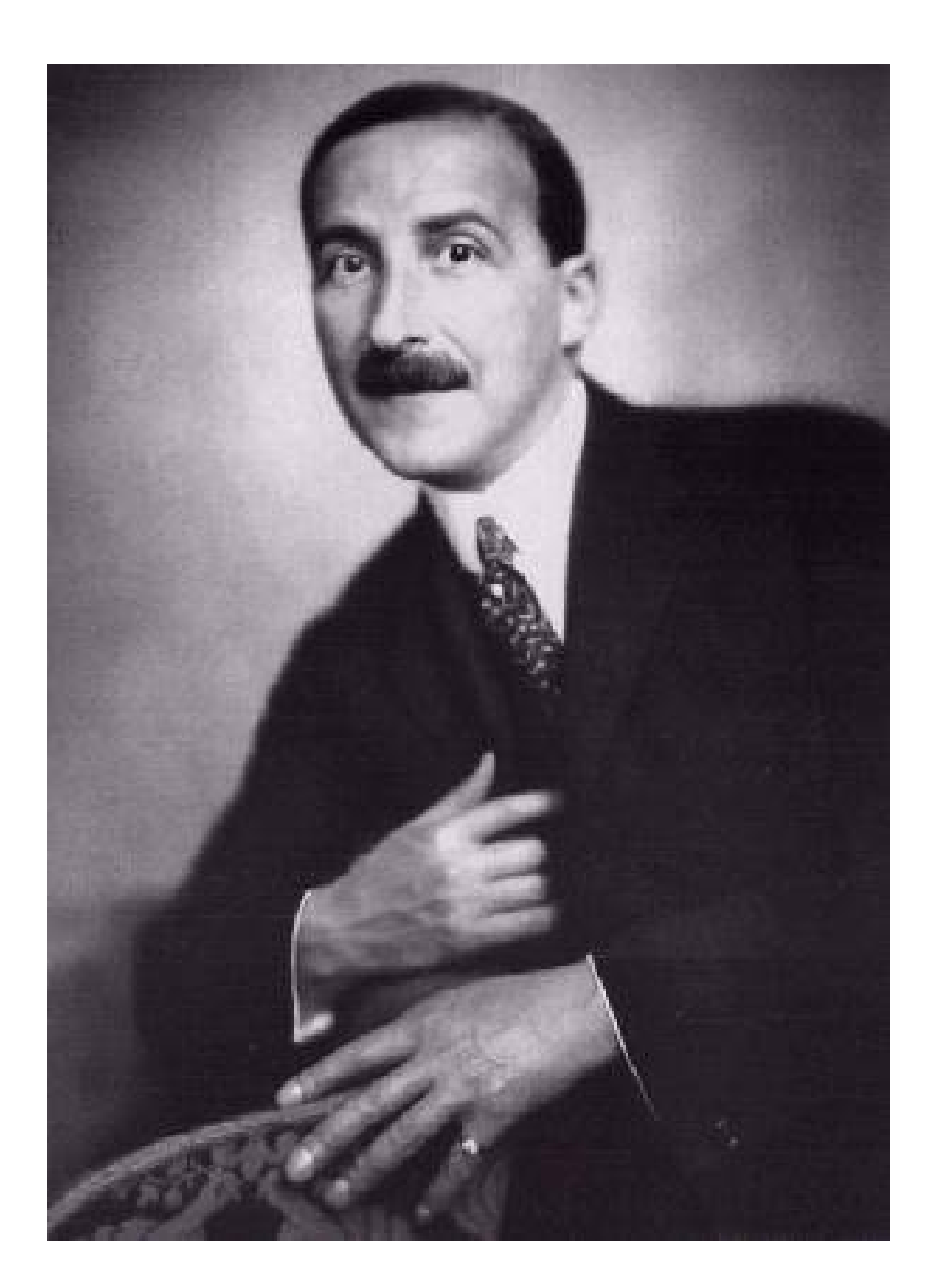


Stefan Zweig

MAGELLAN

1938

Traduit de l'allemand par Alzir Hella

PRÉFACE

Les livres peuvent naître des sentiments les plus divers : l'enthousiasme ou la reconnaissance, l'indignation, le chagrin, la colère. Parfois c'est par besoin de s'expliquer à soi-même des hommes ou des événements qu'on prend la plume, parfois c'est par vanité, par simple désir de gain ou encore pour se feindre. Les auteurs devraient toujours savoir les raisons qui ont déterminé le choix de leur sujet. En ce qui concerne ce livre, je sais parfaitement pourquoi je l'ai écrit : il est né d'un sentiment peu courant, mais très énergique, la honte.

Voici comment cela s'est produit. J'eus, il y a dix-huit mois, l'occasion, désirée depuis longtemps, d'aller en Amérique du Sud. Je savais qu'au Brésil je verrais quelques-uns des plus beaux sites du monde et qu'en Argentine m'était réservée une rencontre incomparable avec des camarades intellectuels. Cette certitude à elle seule rendait le voyage extrêmement agréable, sans compter un certain nombre d'autres facteurs favorables : une mer calme, la détente complète sur un navire rapide et spacieux, où l'on se sent détaché de tous les liens et ennuis ordinaires de l'existence. Tout cela contribuait à faire de cette traversée un repos admirable dont je jouissais sans mesure. Mais brusquement, c'était le septième ou le huitième jour, j'éprouvai comme une sorte d'impatience. Toujours le même ciel bleu, la même mer bleue et calme ! Soudain j'eus l'impression que les heures coulaient trop lentement. Je souhaitais en moi-même d'être déjà arrivé, et tout d'un coup cette jouissance tiède et indolente du néant m'oppressa. J'étais fatigué de voir les mêmes visages et la monotonie du service du bord, avec sa calme précision, me devint intolérable. Avance ! Avance ! Plus vite ! Plus vite ! Vraiment ce beau et confortable navire fendant les flots avec rapidité me paraissait aller trop doucement !

À peine m'étais-je rendu compte de cet état d'esprit que j'en fus confus. Comment, me dis-je, oses-tu avoir de telles pensées ? Tu voyages dans les conditions les meilleures qui se puissent imaginer, tu disposes de tout le luxe possible ; s'il fait froid le soir dans ta cabine il te suffit de tourner une clef et l'air est immédiatement réchauffé ; si le jour le soleil est trop chaud, tu n'as qu'un pas à faire pour actionner le ventilateur et dix pas plus loin une piscine t'attend ; à table tu peux commander n'importe quel plat et n'importe quelle boisson, tout est là en abondance ; tu peux, si tu le veux, t'isoler et lire, de même que tu as à bord des jeux, de la musique et de la société autant que tu en désires ; tu as à ta disposition toutes les commodités, tu jouis de la plus

grande sécurité ; tu sais où tu vas, à quelle heure tu arriveras et qu'on t'accueillera avec cordialité ; et de même on sait à Londres, à Paris, à Buenos-Aires et à New-York à quel point exact du globe se trouve ton navire. Tu n'as qu'un petit escalier à monter, vingt pas à faire et une étincelle obéissante bondit de l'appareil de télégraphie sans fil et porte ton message à n'importe quel endroit de la terre : au bout d'une heure à peine tu as la réponse. Rappelle-toi dans quelles conditions on voyageait autrefois. Compare cette traversée avec celles des audacieux navigateurs qui découvrirent ces mers immenses. Essaie de te représenter comment ils se lançaient, sur leurs malheureux cotres, dans l'inconnu, ignorants de la route à suivre, perdus dans l'infini, sans cesse exposés aux dangers et aux intempéries, aux souffrances de la faim et de la soif. Pas de lumière la nuit, comme boisson l'eau saumâtre des tonneaux et l'eau de pluie, rien d'autre à manger que le biscuit dur comme de la pierre et le lard salé et rance, souvent même manquant de cette pauvre nourriture pendant de longs jours ! Pas de lit ni de couchette, une chaleur infernale, un froid impitoyable et de plus la conscience qu'ils étaient seuls, absolument seuls dans cet immense désert d'eau. Pendant des mois, des années, personne chez eux ne savait où ils se trouvaient et eux-mêmes souvent ignoraient où ils allaient. La faim voyageait avec eux, la mort les entourait sous mille formes sur mer et sur terre, le danger qui les menaçait venait à la fois de l'homme et des éléments. Personne, ils le savaient, ne pouvait leur venir en aide, aucune voile ne viendrait à leur rencontre dans ces mers inconnues, personne ne pourrait les sauver de la détresse et du malheur, ou, en cas de naufrage, faire connaître leur mort. Je n'eus qu'à me souvenir de ces premiers voyages des conquérants de la mer pour avoir honte de mon impatience.

Une fois éveillé, ce sentiment m'obséda durant toute la traversée, et la pensée de ces héros anonymes ne m'abandonna plus un seul instant. J'éprouvai le désir d'en savoir davantage sur ces hommes, sur ces premiers voyages dans les mers inexplorées dont le récit avait déjà excité mon intérêt lorsque j'étais enfant. Je me rendis dans la bibliothèque du bord et pris au hasard quelques ouvrages traitant de ce sujet. Entre tous les exploits de ces hardis conquistadors celui qui fit la plus forte impression sur moi fut le voyage de Ferdinand Magellan, qui partit de Séville avec cinq pauvres cotres pour faire le tour de la terre – la plus magnifique odyssée, peut-être, de l'histoire de l'humanité que ce voyage de deux cent soixante-cinq hommes décidés dont dix-huit seulement revinrent sur un des bâtiments en ruines, mais avec la flamme de la victoire flottant au sommet du grand mât. Ces livres cependant ne m'apprenaient pas grand'chose sur Magellan, en tout cas pas suffisamment pour moi. Aussi, à mon retour en Europe, je poursuivis mes recherches, étonné du peu de renseignements donnés jusqu'ici sur son exploit extraordinaire et surtout de constater à quel point

ce qui avait été dit était peu sûr. Et comme cela m'est déjà arrivé plusieurs fois je compris que le meilleur moyen de m'expliquer à moi-même quelque chose qui me paraissait inexplicable était de le décrire et de l'expliquer à d'autres. C'est ainsi que ce livre a pris naissance, je puis le dire sincèrement, à ma propre surprise. Car en faisant le récit de cette odyssée de la façon la plus fidèle possible d'après les documents qu'il m'a été donné de rassembler j'ai eu constamment le sentiment de raconter une histoire que j'aurais inventée, d'exprimer l'un des plus grands rêves de l'humanité. Car il n'y a rien de supérieur à une vérité qui semble invraisemblable. Dans les grands faits de l'histoire, il y a toujours, parce qu'ils s'élèvent tellement au-dessus de la commune mesure, quelque chose d'incompréhensible ; mais ce n'est que grâce aux exploits incroyables qu'elle accomplit que l'humanité retrouve sa foi en soi.

NOTE DE L'AUTEUR

Le nom de l'homme qui a entrepris le premier voyage autour du monde ne nous a pas été transmis en moins de quatre ou cinq formes différentes. Dans les documents portugais le grand navigateur est appelé tantôt Fernão de Magalhais, tantôt Fernão de Magalhães. Lui-même, après être passé au service de l'Espagne, signait tantôt Magahllanes, tantôt Maghellanes, et les cartographes ont ensuite latinisé cette forme espagnole en Magellanus. Lorsque j'eus à choisir pour ce livre une orthographe unique, je me décidai pour la forme internationale depuis longtemps admise de Magellan, et ce par analogie avec ce qui s'était fait pour Christophe Colomb, que nous n'appelons pas non plus Christoforo Colombo ou Christobal Colon. De même le monarque qui lui permit d'entreprendre son voyage est généralement désigné ici sous le nom devenu célèbre de Charles-Quint, quoiqu'à l'époque de l'expédition de Magellan il ne fût encore que Carlos Ier roi d'Espagne.

CHAPITRE PREMIER

NAVIGARE NECESSE EST

Au commencement étaient les épices. Du jour où les Romains, au cours de leurs expéditions et de leurs guerres, ont goûté aux ingrédients brûlants ou stupéfiants, piquants ou enivrants de l'Orient, l'Occident ne veut plus, ne peut plus se passer d'« espiceries », de condiments indiens dans sa cuisine ou dans ses offices. La nourriture nordique, en effet, restera fort avant dans le moyen âge d'une fadeur, d'une insipidité inimaginables. Il faudra du temps encore avant que des fruits du sol, aujourd'hui de consommation générale, tels que la pomme de terre, le maïs et la tomate trouvent droit de cité en Europe ; le citron manque pour assaisonner les aliments, le sucre pour les adoucir ; on ignore le thé et le café, ces délicieux toniques. Les princes et les grands eux-mêmes s'abandonnent à leur bestiale gloutonnerie pour tromper la fastidieuse monotonie des plats. Mais, ô surprise : un grain d'épice, une ou deux pincées de poivre, un nacis séché, un soupçon de gingembre ou de cannelle ajoutés au mets le plus grossier suffisent à flatter le palais d'une saveur excitante et imprévue. Toute une gamme délicieuse de tons et de demi-tons culinaires vient subitement s'intercaler entre les tonalités rudimentaires de l'acide et du doux, du relevé et du fade, et bientôt les papilles barbares de l'homme du moyen âge n'arrivent plus à se rassasier de ces stimulants nouveaux. On n'apprécie vraiment un plat que s'il est poivré à l'excès et s'il vous emporte la bouche ; on met du gingembre même dans la bière et on aromatise si généreusement le vin avec des épices en poudre que la moindre gorgée vous brûle le gosier comme du feu liquide. Mais ce n'est pas seulement de la multitude des épices pour sa cuisine dont a besoin l'Occident ; les femmes réclament en quantités toujours plus grandes de nouveaux parfums à l'Arabie : le musc lascif, l'ambre entêtante, la suave essence de rose ; l'église catholique elle aussi a besoin de ces produits orientaux et en consomme une quantité de plus en plus grande ; en effet, pas un des milliards de grains d'encens qui brûlent dans le balancement des encensoirs des églises sans nombre d'Occident n'a poussé sur le sol européen ; il a fallu les importer tous d'Arabie par des voies maritimes et terrestres interminables. Non moins nécessaires sont aux apothicaires leurs fameux « spécifiques indiens » : l'opium, le camphre, la précieuse gomme ; ils savent depuis longtemps par expérience que la clientèle

douterait de l'efficacité d'un baume ou d'une drogue si ces mots magiques : *arabicum* ou *indicum* ne figuraient pas en lettres bleues sur leurs flacons de porcelaine. Tout ce qui est oriental a sans cesse exercé sur l'Europe, à cause de son éloignement, de sa rareté, de son exotisme, et peut-être aussi en raison de sa cherté, une sorte de suggestion, de fascination. Arabe, persan, hindou, ces attributs sont au moyen âge (comme au XVIIIe siècle l'étiquette « origine française ») synonymes d'exquis, excellent, raffiné, délicieux et précieux. Aucun article n'est aussi demandé que « l'espicerie » et l'on dirait que l'étrange et mystérieux parfum de ces fleurs orientales a grisé de sa magie l'âme de l'Europe.

Mais précisément parce qu'elles jouissent d'une pareille faveur, les denrées indiennes restent coûteuses et ne cessent d'augmenter de prix. Aujourd'hui que les tableaux monétaires sont pratiquement inutilisables, il est à peu près impossible d'en retracer exactement la courbe toujours ascendante. Cependant pour se faire une idée approximative de la valeur insensée qu'atteignent les épices qu'on veuille bien se rappeler qu'au début du XIe siècle ce même poivre que l'on trouve aujourd'hui à profusion sur toutes les tables et qu'on gaspille ni plus ni moins que si c'était du sable se vendait au grain et valait son pesant d'argent. Il présentait une telle stabilité monétaire que beaucoup d'États et de villes comptaient avec lui comme avec un métal précieux ; il permettait d'acquérir des terres, de payer une dot, d'acheter un droit de bourgeoisie ; beaucoup de princes et de cités établissaient leurs tarifs douaniers par quantités de poivre, et lorsqu'au moyen âge on voulait dire d'un homme qu'il était immensément riche on le traitait de « sac à poivre ». Par ailleurs, le gingembre, l'écorce d'orange et le camphre se pesaient sur des balances d'apothicaire et de joaillier, opération qui se pratiquait portes et fenêtres soigneusement closes, de crainte qu'un courant d'air n'emportât une parcelle de la précieuse poudre. Si absurde que nous paraisse aujourd'hui cette surévaluation, elle s'explique d'elle-même dès qu'on examine les difficultés et les risques du transport. L'Orient se trouve alors à une distance incommensurable de l'Occident. Quels obstacles, quels dangers, les vaisseaux, les caravanes et les convois ne doivent-ils pas surmonter en chemin en ces temps de guerres et de pirateries ! Quelle n'est pas l'odyssée du plus infime grain, de la moindre fleur, entre le vert arbuste de l'archipel malais et le port final, le comptoir de l'épicier européen ! Aucune de ces épices n'a en soi rien de bien rare. Aux antipodes, à Tidore, à Amboina, à Banda, à Malabar, le cannelier, le giroflier, le muscadier et le poivrier croissent et prospèrent comme chez nous les chardons. Dans l'archipel malais, un quintal d'aromates ne coûte pas plus cher qu'une pincée en Occident. Mais la marchandise doit passer par une infinité de mains avant d'atteindre par delà les

mers et les déserts le dernier acheteur, le consommateur. La première manipulation, comme toujours, est la plus mal payée ; l’esclave malais qui cueille les fleurs fraîches et sur son dos bronzé les porte au marché dans un faisceau d’écorce n’a pour tout salaire que sa peine. Son maître, lui, en tire déjà un profit ; un marchand musulman lui achète sa charge et la transporte sur un frêle prao en huit et dix jours, voire plus, sous un soleil de plomb, des Moluques à Malacca (non loin de l’actuel Singapour). C’est ici qu’une première araignée a tendu sa toile. Le maître du port, le sultan de Malabar, exige un tribut du trafiquant pour le transbordement des marchandises. Ce n’est qu’une fois la taxe acquittée que l’odorante récolte pourra être chargée sur une nouvelle jonque, plus grande cette fois ; puis, déployant ses rames ou sa voile carrée, le petit bâtiment glisse lentement d’un port à l’autre de l’Inde : ce sont alors des mois de navigation monotone et d’interminables stationnements par calme plat, sous un soleil de feu et un ciel sans nuages ; c’est parfois aussi la fuite soudaine devant les typhons ou les corsaires. Cette traversée de deux ou trois mers tropicales n’est pas seulement exténuante, elle est aussi infiniment dangereuse ; un navire sur cinq devient presque infailliblement la proie des tempêtes ou des pirates. Mais Cambagda est enfin dépassée, Ormuz, le port du golfe Persique, ou Aden, celui de la mer Rouge, sont atteints, et avec eux les portes de l’Arabie heureuse ou de la Perse. Le nouveau mode de transport qui s’offre à présent n’est pas moins épuisant ni moins périlleux. Les chameaux en longues files patientes attendent par milliers dans ces ports de transit ; sur un signe de leur maître, ils plient docilement le genou et on hisse sur leur dos les ballots de poivre et de muscade. D’un pas lent et balancé, les vaisseaux du désert emportent leur fardeau à travers l’océan de sable. Après un voyage de plusieurs mois, les caravanes arabes amènent la marchandise soit à Beyrouth ou à Trébizonde, en passant par Bassorah, Bagdad et Damas – noms évocateurs des Mille et une Nuits ! – soit au Caire, par la route de Djedda. Ces pistes interminables sont fort anciennes et étaient déjà familières aux marchands au temps des Pharaons et des Bactriens. Malheureusement, les pirates bédouins les connaissent fort bien aussi ; une agression audacieuse anéantit souvent d’un seul coup le fruit de plusieurs mois d’efforts. Ce qui a échappé aux Bédouins et aux tempêtes de sable passe par les mains de brigands officiels, les émirs du Hedjaz, les sultans d’Égypte et de Syrie qui prélèvent un tribut considérable sur chaque chamelée, sur chaque sac. On évalue à cent mille ducats les droits de transit annuellement perçus sur le trafic des épices par un seul de ces forbans : le sultan d’Égypte. Maintenant, supposons Alexandrie et les bouches du Nil atteintes sans encombre ; là encore, un ultime profiteur, et non des moindres, guette sa proie : la flotte vénitienne. Depuis le perfide anéantissement de sa rivale Byzance, la petite république a le monopole du commerce des épices

orientales. Au lieu de transporter la denrée plus loin, on l'amène directement au Rialto, où les facteurs allemands, flamands et anglais l'achètent aux enchères. Puis des chariots aux roues robustes emportent à travers les neiges et les glaces des cols alpins ces mêmes fleurs qui deux ans plus tôt s'épanouissaient au soleil des tropiques. Finalement, la marchandise parvient au détaillant et à la clientèle.

Les aromates, comme le dit mélancoliquement Martin Behaim dans sa fameuse *Pomme de Terre* de 1492, passent par une douzaine de mains avant de toucher le consommateur. Cependant s'ils sont douze à se partager les profits de ce commerce l'affaire n'en reste pas moins extrêmement intéressante pour chacun d'eux. Malgré tous ses risques et ses dangers, le trafic des épices au moyen âge reste de beaucoup le plus fructueux de tous les trafics, vu le faible volume de la marchandise. Qu'importe si sur cinq navires quatre coulent avec leur cargaison – l'expédition de Magellan nous fournit un exemple de ce genre –, si sur deux cent soixante-cinq hommes deux cents ne reviennent pas : le marchand, lui, y trouve son compte ! Qu'un seul de ces vaisseaux, le plus petit des cinq, revienne au bout de trois ans chargé d'épices, les gains compenseront largement les pertes, car, au XVᵉ siècle, le moindre sac de poivre vaut infiniment plus qu'une vie humaine. Et comme alors – comme de tout temps, du reste – l'homme n'était pas avare de son existence et qu'un furieux besoin d'aromates se faisait sentir, rien d'étonnant que ce calcul s'avérât toujours juste ; les palais de Venise, ceux des Fugger et des Welser ont été presque uniquement édifiés avec les bénéfices du commerce des aromates.

Mais les gros profits suscitent inévitablement l'envie. Toute prérogative est considérée par le voisin comme une injustice. Depuis longtemps les Génois, les Français, les Espagnols voient d'un œil jaloux l'habile Venise drainer cette marée d'or dans le Canale Grande et regardent avec plus de colère encore du côté de l'Égypte et de la Syrie, où l'Islam dresse une barrière infranchissable entre les Indes et l'Europe. Aucun navire chrétien n'a le droit de croiser dans la mer Rouge, aucun marchand chrétien ne peut même la traverser ; tout le négoce entre les Indes et les « roumis » passe nécessairement par les mains des « mouros », des commerçants turcs et arabes. Ce qui a non seulement pour effet de renchérir inutilement la marchandise vis-à-vis de l'acheteur européen, de sevrer le commerce occidental d'une partie de ses bénéfices, mais encore de faire émigrer vers l'Orient tout le stock de métal précieux, puisque les produits européens n'atteignent pas, à beaucoup près, la valeur d'échange des coûteuses denrées indiennes. Cette situation incite de plus en plus vivement l'Occident à se soustraire à l'onéreux et humiliant contrôle, et un beau jour les énergies se groupent. Une croisade est décidée. Les croisades ne sont pas simplement (comme des esprits romantiques les ont souvent

dépeintes) une tentative mystico-religieuse en vue d'arracher les lieux saints aux infidèles ; cette première coalition européo-chrétienne représente aussi le premier effort logique et conscient ayant pour but de briser la barrière qui ferme l'accès de la mer Rouge et d'ouvrir les marchés orientaux à l'Europe, à la Chrétienté. L'entreprise ayant échoué, l'Égypte n'ayant pu être enlevée aux musulmans et l'Islam continuant d'occuper la route des Indes, il fallait nécessairement que s'éveillât le désir de trouver un nouveau chemin, libre, indépendant. L'intrépidité qui poussa Colomb vers l'ouest, Bartholomeu Diaz et Vasco de Gama vers le sud, Cabot vers le nord, vers le Labrador, est née avant tout de l'ardente volonté de découvrir des voies maritimes franches de toute servitude et d'abattre en même temps l'insolente hégémonie de l'Islam. Dans les grandes inventions et découvertes l'élan spirituel, moral, fait toujours fonction de force accélératrice ; mais, la plupart du temps, l'impulsion réalisatrice décisive n'est due qu'à des facteurs matériels. Sans doute la hardiesse des idées de Colomb et de Magellan aurait suffi à enthousiasmer les rois et leurs conseillers ; mais jamais personne n'eût financé leurs projets, jamais les princes ni les spéculateurs ne leur eussent équipé une flotte si on n'avait eu en même temps la perspective de récupérer au centuple les dépenses. Derrière les héros de cette époque se cachent les forces agissantes, les commerçants, l'impulsion première elle-même a eu des causes essentiellement pratiques. Au commencement étaient les épices.

*

* *

Il est toujours merveilleux dans le cours de l'histoire de voir le génie d'un individu communier avec le génie de l'heure, un homme comprendre clairement le désir de son époque. Parmi les pays d'Europe, il en est un qui n'a pu jusqu'ici accomplir sa part de la mission européenne : le Portugal, qui vient de se libérer de la domination maure dans de longues et interminables luttes. Mais depuis qu'il a remporté la victoire et conquis définitivement son indépendance, le dynamisme magnifique de ce peuple jeune et passionné demeure inutilisé, ce besoin naturel d'expansion, inhérent à toutes les nations ascendantes, ne trouve d'abord aucune soupape d'échappement. Le Portugal s'appuie sur toutes ses frontières à l'Espagne, son alliée, sa sœur ; pays petit et plutôt pauvre, il ne pourrait se développer que du côté de la mer, par le commerce et la colonisation. Malheureusement sa situation géographique est la plus défavorable de toutes les nations maritimes de l'Europe, ou du moins semble telle. Car l'océan Atlantique, qui le borde à l'ouest, passe, d'après la géographie ptoléméenne (la seule qui fît autorité pendant tout le moyen âge), pour une nappe d'eau illimitée et infranchissable ;

non moins impraticable est la route du Sud, le long de la côte africaine, puisqu'il est impossible, toujours selon Ptolémée, de contourner en bateau ce pays inhospitalier et inhabitable qui touche au pôle antarctique et est relié sans la moindre fissure à la *terra australis.* D'après l'ancienne géographie, le Portugal, parce qu'en dehors de la seule mer navigable, la Méditerranée, occupe parmi les nations maritimes de l'Europe la position la plus défavorable qui soit. Rendre possible cette soi-disant impossibilité et essayer si, selon la parole de l'Écriture, les derniers ne pourraient pas devenir les premiers, sera l'idée à laquelle un prince portugais vouera son existence. Si Ptolémée, ce *geographus maximus,* ce « pape de la géographie » s'était grossièrement trompé ? Si cet océan, dont les vagues puissantes amènent parfois de l'ouest sur les côtes du Portugal d'étranges morceaux de bois (qui viennent pourtant de quelque part !) n'était pas infini, mais conduisait vers des pays nouveaux et inconnus ? Si l'Afrique était habitable au delà des tropiques et si l'on pouvait atteindre par mer l'océan Indien ? Alors le Portugal, parce que situé si loin à l'ouest, serait le véritable tremplin de toutes les découvertes, le mieux placé sur la route des Indes ; il serait non plus déshérité par l'océan mais prédestiné plus qu'aucune nation d'Europe aux voyages sur mer. Transformer le Portugal, ce petit pays impuissant, en une puissance maritime, et l'océan Atlantique, considéré jusque-là comme un obstacle, en un moyen de communication a été en substance le rêve de toute la vie de l'Infant Henrique, celui que l'Histoire a surnommé à tort et à raison le Navigateur. À tort, parce qu'en dehors d'une brève expédition militaire contre Ceuta il n'est jamais monté sur un navire et qu'il n'existe pas de livre, de traité de navigation signé de sa main. À raison, car il a consacré toute sa fortune à la marine et aux marins. Ayant fait ses preuves tout jeune pendant la guerre contre les Maures au siège de Ceuta (1412) et en même temps un des hommes les plus riches de son pays, ce fils et neveu de rois portugais et anglais pouvait prétendre briller dans les plus hautes sphères ; toutes les cours l'invitent, l'Angleterre lui offre un haut commandement. Mais cet étrange rêveur choisit comme forme d'existence la féconde solitude. Il se retire sur le cap Sacrez, l'ancien « promontoire sacré » des Anciens. C'est de là qu'il prépare, durant près de cinquante ans, le voyage aux Indes et la grande offensive contre la *mare incognitum.*

Qui a donné à ce hardi penseur l'audace de prétendre, à l'encontre des plus hautes autorités de son temps en matière de cosmographie, que l'Afrique n'était pas un continent soudé au pôle, mais parfaitement contournable et ouvert vers les Indes ? Mystère. Toutefois le bruit courait encore (Hérodote et Strabon le mentionnent) qu'à l'époque lointaine des Pharaons une flotte phénicienne avait descendu la mer Rouge et était revenue inopinément deux ans plus tard par les

Colonnes d'Hercule (le détroit de Gibraltar). Peut-être aussi l'Infant avait-il appris d'un marchand d'esclaves maure qu'il existait au delà de la « Libya deserta », du Sahara sablonneux, un « pays de richesse », un « bilat ghana ». Effectivement l'actuelle Guinée se trouve déjà indiquée sous ce nom avec beaucoup d'exactitude sur une carte dressée en 1150 par un cosmographe arabe pour le roi normand Roger II. Il se pourrait donc qu'Henrique fût mieux renseigné sur la géographie de l'Afrique par un bon service de renseignements que les géographes patentés qui ne juraient que par les codices de Ptolémée et récusaient les œuvres de Marco Polo et d'Ibn Battuta comme des impostures.

Ce qui fait surtout la grandeur morale d'Henrique, c'est d'avoir reconnu, en même temps que l'importance du but, l'énormité de la tâche, d'avoir su noblement se résigner à ne jamais voir son rêve s'accomplir, parce qu'il fallait déjà plus que le cours d'une vie humaine pour en préparer la réalisation. Car comment entreprendre un voyage du Portugal aux Indes sans connaître la mer et sans vaisseaux ? On ne conçoit pas, à l'époque où Henrique se met au travail, combien les notions géographiques et nautiques de l'Europe sont rudimentaires. Pendant les sombres siècles d'ignorance et d'abrutissement qui suivirent la chute de l'empire romain, le moyen âge a oublié tout ce que les Phéniciens, les Grecs, les Romains savaient en cosmologie. L'expédition d'Alexandre jusqu'aux confins de l'Afghanistan et même de l'Inde est tenue pour légendaire ; les excellentes cartes, les globes des Romains sont perdus, leurs chaussées jalonnées de bornes milliaires, qui pénétraient jusqu'au cœur de l'Angleterre et de la Bithynie, sont oubliées ; on a désappris à voyager, la joie de découvrir est morte, la science de la navigation est retombée en enfance : sans cartes et sans boussole, sans but vaste ni hardi, de frêles esquifs pratiquent un timide et mesquin cabotage de port en port, avec la crainte continuelle des tempêtes ou des pirates, plus redoutables encore. Au milieu d'une pareille décadence de la cosmographie et avec d'aussi pitoyables embarcations il est impossible de dompter les océans et de conquérir les empires d'outre-mer. Il faudra tout d'abord reconstituer par un long, très long sacrifice ce que des siècles d'indifférence ont laissé se perdre. Et Henrique, dont la gloire est de l'avoir compris, est résolu à vouer sa vie à cette entreprise.

*

* *

Seuls quelques murs en ruine subsistent encore de l'ancien château que le prince Henrique avait fait construire sur le cap Sacrez et qu'un ingrat héritier de sa science, Francis Drake, pilla et détruisit. À travers les ombres et les voiles de la légende, il est difficile de discerner de quelle façon l'Infant a élaboré ses vastes plans de conquêtes. D'après

les récits, un peu romancés, peut-être, de ses chroniqueurs intimes, il fit tout d'abord venir une foule de livres et de cartes de tous les coins du monde et appela auprès de lui des savants arabes et juifs. Tout capitaine, tout marin qui rentrait de voyage fut interrogé ; leurs rapports, leurs communications furent consignés dans des archives privées ; en même temps une série d'expéditions étaient organisées. Sans arrêt on s'attacha au perfectionnement de l'art de la construction navale ; aux antiques « barcas », aux barques de pêche non pontées, véritables « naos » comptant dix-huit hommes d'équipage, succèdent en quelques années de robustes cotres de quatre-vingts et cent tonnes, capables de tenir la mer par gros temps. Ce nouveau et excellent modèle de bateau nécessite à son tour un nouveau type de marins : au pilote s'adjoint un « maître de l'astrologie », un spécialiste de la navigation, qui sait lire les portulans, calculer la déclinaison astrale et tracer les méridiens. Théorie et pratique s'unissent dans une collaboration féconde. Ainsi émerge peu à peu, systématiquement, une race de navigateurs et de découvreurs dont l'avenir s'annonce glorieux. De même que Philippe de Macédoine laisse à son fils Alexandre son irrésistible phalange pour conquérir le monde, de même Henrique lègue au Portugal la flotte la plus moderne, la meilleure de son époque, les plus habiles nautoniers pour vaincre l'océan.

Mais il appartient au destin tragique des précurseurs de mourir au seuil de la terre promise sans la voir. Henrique n'a pas assisté à une seule de ces grandes découvertes qui ont conféré l'immortalité à son pays. L'année de sa mort (1460) on n'a encore obtenu aucun résultat tangible dans le domaine géographique. La fameuse découverte des Açores et de Madère ne fut en réalité qu'une redécouverte (le Portolano Laurentino les signale déjà en 1315). Les « naos » se sont timidement risqués sur la côte occidentale de l'Afrique, mais en un demi-siècle ne sont pas encore descendus jusqu'à l'Équateur ; un trafic peu glorieux a commencé, la traite des noirs : autrement dit, on enlève en masse les nègres sur la côte du Sénégal pour les vendre sur le marché d'esclaves de Lisbonne ; on trouve aussi un peu de poussière d'or : ces maigres et insignifiants débuts sont tout ce qu'Henrique a vu de l'œuvre qu'il a conçue. En réalité le résultat décisif est cependant déjà acquis. Le grand progrès pour la marine portugaise ne réside pas en effet dans la distance parcourue, mais dans l'influence morale, dans l'accroissement du goût des entreprises et dans la destruction d'une fable dangereuse. À travers les siècles, les gens de mer racontaient tout bas que passé le cap « Non » la navigation était impossible. Au delà commençait immédiatement « la mer verte des ténèbres » ; malheur au navire qui s'aventurait dans ces parages mortels ! Sous ces latitudes, l'ardeur du soleil faisait bouillir la mer ; les bordages et les voiles prenaient feu aussitôt et le chrétien qui osait pénétrer dans « le pays de

Satan », lequel était désolé comme un paysage lunaire, était métamorphosé sur-le-champ en nègre. Les marins éprouvaient une terreur si insurmontable pour tout voyage le long de la côte africaine que le pape, pour procurer à Henrique des hommes en vue de ses premières expéditions, dut promettre aux volontaires pleine et entière rémission de leurs péchés. Aussi quel triomphe lorsque Gil Eannes double en 1434 ce cap « Non », soi-disant infranchissable, et peut écrire à propos de la Guinée que le grand savant Ptolémée n'était qu'un vieux radoteur, « car, dit-il, la navigation y est aussi facile que chez nous et le pays est en outre d'une beauté et d'une richesse extrêmes ». Ainsi le point mort est dépassé. Le Portugal n'a plus besoin de faire d'efforts pour constituer ses équipages ; amoureux d'aventures et aventuriers accourent de tous les pays pour se mettre à son service. Chaque nouveau voyage couronné de succès enhardit les navigateurs ; une nouvelle race d'hommes jeunes et intrépides éclôt soudain, auxquels l'aventure est plus chère que la vie. *Navigare necesse est, vivere non est necesse,* le vieil adage des marins a retrouvé son empire sur les esprits. Et toutes les fois qu'une génération ferme et résolue se met au travail l'univers se transforme.

C'est pourquoi la mort d'Henrique ne représente qu'une pause avant le grand élan. À peine l'énergique roi Joao II est-il monté sur le trône qu'il se produit un essor qui dépasse toute attente. Ce qui n'avançait jusque-là qu'avec la lenteur de l'escargot marche maintenant à pas de géant. Hier encore, on s'émerveillait d'avoir, en douze ans, franchi les quelques centaines de milles qui séparent Lisbonne du cap Bojador et, en douze autres années de lente progression d'avoir réussi à atteindre le cap Vert : aujourd'hui un bond en avant de cent, de cinq cents milles n'a plus rien d'extraordinaire. Nous seuls, qui avons assisté à la conquête de l'air, qui, au début du siècle, nous extasions à la pensée qu'un aéroplane parti du Champ de Mars avait pu tenir l'air trois, cinq, dix kilomètres et qui avons vu plus tard survoler continents et océans, nous seuls, peut-être, sommes capables de comprendre l'intérêt passionné, l'enthousiasme vibrant avec lequel l'Europe accueille les brusques succès du Portugal. En 1471, l'Équateur est atteint ; en 1484, Diego Cam débarque à l'embouchure du Congo ; en 1486, le rêve prophétique d'Henrique s'accomplit : un navigateur portugais, Bartholomeu Diaz, touche à la pointe sud de l'Afrique le cap de Bonne-Espérance, baptisé d'abord par lui, sans doute à cause des tempêtes qu'il y essuie, « Cabo tormentoso ». Mais bien que l'ouragan ait déchiré sa voilure et brisé ses mâts, le hardi conquistador continue sa route. Il est déjà en vue de la côte occidentale, d'où les pilotes musulmans pourraient facilement le conduire aux Indes, lorsque son équipage se révolte : c'est assez pour cette fois. Le cœur ulcéré, Bartholomeu Diaz doit faire demi-tour, renonçant par la faute d'autrui à la gloire d'être le

premier Européen à avoir frayé la route des Indes, et c'est un autre Portugais, Vasco de Gama, qu'à cette occasion Camoëns glorifie dans des vers immortels. Comme toujours, le pionnier, l'initiateur infortuné est oublié au profit du réalisateur plus heureux. Toutefois l'acte décisif est effectué. Pour la première fois, la configuration géographique de l'Afrique se trouve précisée, Ptolémée reçoit un démenti formel : il existe bien une route maritime des Indes. Les disciples et les héritiers d'Henrique ont réalisé le rêve de sa vie vingt-six ans après la mort de leur maître.

Le monde tourne maintenant des regards étonnés et envieux vers cet insignifiant petit peuple de marins, relégué à l'extrême pointe de l'Europe. Pendant que les grandes puissances, la France, l'Allemagne, l'Italie s'entre-déchirent dans des guerres stupides, leur frère cadet, le Portugal, décuple, centuple son champ d'action. Rien ne peut plus entraver son formidable essor. Il est devenu du jour au lendemain la première nation maritime du monde, il a acquis par son activité non seulement de nouvelles provinces mais même de véritables continents. Dix ans encore, et le plus petit État d'Europe pourra prétendre posséder et régir un territoire plus vaste que l'empire romain au temps de sa plus grande extension.

Il est évident qu'en essayant de réaliser des prétentions aussi exagérément impérialistes le Portugal ne tardera pas à épuiser ses forces. Un enfant prévoirait qu'un pays aussi minuscule, qui ne compte guère au total plus d'un million et demi d'habitants, ne saurait à lui seul occuper, coloniser, gouverner, ni même seulement monopoliser commercialement l'Afrique, l'Inde et le Brésil tout entiers, ni surtout se défendre éternellement contre la jalousie des autres nations. Une seule goutte d'huile ne peut suffire à rendre étale une mer démontée, un pays grand comme la main soumettre des pays cent fois plus étendus. Raisonnablement, l'expansion illimitée du Portugal représente une absurdité, une donquichotterie de la plus dangereuse espèce. Mais ce qui est héroïque est toujours déraisonnable, irrationnel. Chaque fois qu'un homme ou un peuple s'impose une mission qui dépasse sa mesure, ses forces se haussent à un niveau insoupçonné. Jamais peut-être une nation ne s'est aussi magnifiquement synthétisée dans une période glorieuse que le Portugal à la fin du XVe siècle : il possède tout à coup non seulement un Alexandre, des Argonautes en Albuquerque, Vasco de Gama et Magellan, mais un Homère en Camoëns, un Tite-Live en Barros. Des savants, des architectes, de grands commerçants lui naissent spontanément. Comme la Grèce au temps de Périclès, l'Angleterre sous Élisabeth, la France sous Napoléon, ce peuple réalise son idée profonde sous une forme universelle et la met en évidence aux yeux du monde. Pendant une heure de l'histoire du monde, le Portugal est la première nation de l'Europe, le guide de l'humanité !

Mais les hauts faits d'un peuple profitent toujours aux autres peuples. Tous sentent que cette poussée dans l'inconnu a bouleversé tous les concepts et mesures admis jusqu'ici, toutes les notions de distance, et dans les cours, dans les universités, on attend avec une impatience fébrile les dernières nouvelles de Lisbonne. Grâce à une merveilleuse clairvoyance, l'Europe comprend tout à coup que les grands voyages et les découvertes vont transformer davantage l'univers que toutes les guerres et la grosse artillerie, qu'une époque séculaire, millénaire, le moyen âge, est révolue et qu'une autre commence, celle des temps modernes, qui pensera et créera dans des dimensions plus vastes. C'est pourquoi l'humaniste florentin Polician, pressentant ce moment historique, prend solennellement la parole pour glorifier le Portugal, et la gratitude de toute l'Europe civilisée s'exprime par sa bouche en ces termes enthousiastes : « Il n'a pas seulement laissé derrière lui les colonnes d'Hercule et dompté un océan déchaîné, mais resserré les liens jusqu'alors relâchés de l'unité du monde habitable. À quelles nouvelles possibilités et à quels avantages économiques, à quelle élévation du savoir, à quelle confirmation de la science antique, dont on récusait jusqu'à présent l'exactitude, n'est-on pas maintenant en droit de s'attendre ? De nouveaux pays, de nouvelles mers, de nouveaux mondes *(alli mundi)* ont émergé des ténèbres séculaires. Le Portugal est aujourd'hui le gardien, la sentinelle d'un second univers ! »

*

* *

Un événement déconcertant vient, hélas ! interrompre cette incomparable marche triomphale. Le « second univers » semble déjà atteint par la voie orientale, le sceptre et les trésors de l'Inde paraissent déjà assurés au roi Joao : depuis que le cap de Bonne-Espérance a été doublé, personne ne peut plus devancer le Portugal, ni même le suivre dans la voie qu'il a prise. Car Henrique le Navigateur avait eu la prudence de faire garantir aux Portugais par bref spécial du pape la propriété exclusive de tous les continents, mers et îles qu'ils découvriraient au-dessous du cap Bojador, et trois autres papes avaient confirmé cette étrange « donation », aux termes de laquelle la maison des Viseu recevait en apanage tout l'Orient encore inconnu et des millions d'habitants. Avec d'aussi indiscutables garanties entre les mains, on ne se sent généralement pas enclin aux affaires hasardeuses ; rien d'étonnant donc que le *beatus possidens,* que Joao II eût montré peu d'intérêt pour les projets confus de ce Génois inconnu qui réclamait avec emphase toute une flotte « para buscar el levante por el ponente », pour gagner les Indes par l'ouest. Certes on avait aimablement accordé audience à messer Christoforo Colombo au palais

de Lisbonne ; on ne lui avait pas opposé un refus brutal, mais on s'en était tenu là. On se rappelait trop bien que toutes les expéditions visant les fabuleuses Antilles et le Brésil, lesquels devaient se trouver quelque part à l'ouest, entre l'Europe et les Indes, avaient, les unes après les autres, lamentablement échoué. Et d'ailleurs pourquoi risquer d'excellents ducats portugais dans la recherche d'une route des Indes problématique, alors qu'on venait de trouver la bonne après des années d'efforts et que les chantiers navals du Tage travaillaient jour et nuit à la construction de la grande flotte qui irait directement aux Indes par le Cap ? La brusque nouvelle que l'aventurier génois a réellement franchi « l'Océano tenebroso » pour le compte de l'Espagne et rencontré la terre à l'ouest après trois courtes semaines de navigation éclate au palais du roi Joao comme un coup de tonnerre. Un miracle s'est accompli. Elle s'est soudain réalisée la prophétie mystique de la « Médée » de Sénèque qui, depuis bien des années, hantait l'esprit des grands navigateurs :

… *Venient annis scecula seris, quibus oceanus vincula rerum laxet et ingens pateat tellus, Typhisque novos detegat orbes, nec sit terris ultima Thula.*

En vérité, il semble venu « le jour où, après des siècles d'attente, l'océan livre son secret, où l'argonaute découvre de nouveaux mondes et où Thulé n'est plus la terre la plus lointaine de notre globe ». Il est vrai que Colomb, le nouvel argonaute, est à cent lieues de soupçonner qu'il a découvert un monde nouveau. Cet homme fantasque et obstiné continuera jusqu'à sa dernière heure à prétendre, sans jamais vouloir en démordre, qu'il a atteint le continent asiatique et qu'en poursuivant à l'ouest de l'Espagne il débarquerait peu de jours après à l'embouchure du Gange. C'est cela surtout qui effraie le Portugal. À quoi lui sert en effet l'encyclique papale qui lui confère la propriété de tous les pays qu'il rencontrera en allant vers l'est, si avant l'élan final l'Espagne le devance par la route de l'ouest et lui souffle les Indes ? Cinquante années de travail de la vie d'Henrique, quarante années d'efforts après sa mort seraient annihilées du coup et les Indes perdues par le trait de folle audace de ce maudit Génois. Si le Portugal veut maintenir la priorité de ses droits sur les Indes, il n'a plus d'autre ressource que de prendre les armes pour s'opposer à la soudaine intrusion de sa rivale.

*

* *

Heureusement le pape conjure le danger menaçant. Le Portugal et l'Espagne sont chers à son cœur, parce que ce sont les seules nations dont les souverains ne se soient jamais dressés contre sa volonté. Ils ont combattu les Maures, chassé les Infidèles, extirpé par le fer et par

le feu l'hérésie de leurs royaumes ; jamais l'Inquisition n'a trouvé d'auxiliaires aussi complaisants contre les Musulmans et les Juifs. Non, décide le saint Père, ses enfants chéris ne doivent pas se brouiller. Et il répartit tout bonnement entre eux les parties du monde encore inconnues. Il ne les leur remet pas, pour parler le langage hypocrite de notre diplomatie moderne, à titre de « sphères d'intérêts », mais il les leur donne en toute propriété, en vertu de son autorité de vicaire de Jésus-Christ. Il prend le globe terrestre et le coupe en deux comme s'il s'agissait d'une pomme, non avec un couteau certes, mais à l'aide de la bulle du 4 mai 1493. La ligne de démarcation passe à cent « léguas » (une ancienne mesure militaire) des îles du cap Vert ; tous les pays non encore reconnus à l'ouest de cette ligne appartiendront à sa fille bien-aimée l'Espagne, tous ceux situés à l'est à son cher fils le Portugal. Les deux enfants acceptent d'abord avec reconnaissance ce superbe présent. Mais bientôt le Portugal ressent de l'inquiétude et demande que la limite soit légèrement reculée vers l'occident. Cette requête est exaucée par le traité de Tordesillas (7 juin 1494), qui recule la ligne de démarcation de deux cent soixante-dix léguas vers l'ouest (clause qui octroie au Portugal le Brésil non encore découvert à l'époque).

Si grotesque que puisse paraître à première vue une pareille libéralité, qui confère la presque totalité du monde à deux nations sans tenir compte des autres, il n'en faut cependant pas moins admirer dans cette solution pacifique, qui aplanit un conflit sans recourir à la violence, un des rares actes raisonnables de l'Histoire. Effectivement le pacte de Tordesillas évitera pendant de nombreuses années toute guerre coloniale entre l'Espagne et le Portugal, bien que cet arrangement soit condamné d'avance à n'être que provisoire. Mais où se trouvent les îles tant recherchées, les précieuses îles des épices ? À l'est ou à l'ouest de la ligne de démarcation ? Du côté du Portugal ou du côté de l'Espagne ? C'est ce qu'ignorent à ce moment-là pape, rois et savants, parce que personne n'a encore mesuré la circonférence de la terre et parce que l'Église ne veut reconnaître à aucun prix qu'elle soit ronde. Mais avant la décision finale les deux nations auront fort à faire pour avaler les deux monstrueux morceaux que le destin leur a jetés en pâture : à la petite Espagne, la gigantesque Amérique ; au minuscule Portugal les Indes et l'Afrique !

*

* *

Le succès de Colomb a provoqué en Europe un étonnement sans bornes. Un désir fou d'aventures et de découvertes comme on n'en a jamais vu s'empare des gens : toujours la réussite d'un individu courageux suscite la vaillance et la bravoure de sa génération. Tous ceux qui sont mécontents de leur état et de leur position, tous ceux qui

se croient méconnus et sont trop impatients pour attendre, les cadets de famille, les officiers sans emploi, les bâtards des grands seigneurs et les sombres compagnons que la justice recherche, tous veulent partir pour le Nouveau Monde. Princes, négociants, spéculateurs arment tout ce qu'ils peuvent comme bateaux ; il faut séparer de force aventuriers et mercenaires qui jouent du couteau pour être enrôlés les uns avant les autres. Jadis Henrique devait recourir aux offices du pape pour pouvoir recruter une poignée de matelots ; aujourd'hui des villages entiers s'acheminent vers les ports ; les capitaines et les patrons des navires marchands ne savent plus où donner de la tête. Les expéditions se suivent sans arrêt, et de nouvelles îles, de nouvelles terres émergent de tous côtés comme par enchantement, au Nord, au Sud, à l'Est, à l'Ouest, les unes prisonnières des glaces, les autres couvertes de palmiers. En l'espace de vingt ou trente années, les quelques centaines de petits vaisseaux partis de Cadix, de Palos, de Lisbonne découvrent plus de continents que l'humanité entière au cours des siècles précédents.

Quel inoubliable, quel incomparable calendrier nous offre cette époque de découvertes : en 1498, Vasco de Gama – « au service de Dieu et pour le profit de la couronne portugaise », comme le dit avec orgueil le roi Manoel – atteint les Indes et débarque à Calicut, la même année Cabot, capitaine au service de l'Angleterre, aborde Terre-Neuve et du même coup la côte américaine. Un an plus tard, Pinzon, pour le compte de l'Espagne, et Cabrai, pour celui du Portugal, simultanément et indépendamment l'un de l'autre découvrent le Brésil, cependant que Gaspar Cortereal, successeur des Vikings, redécouvre le Labrador cinq cents ans après eux. Les événements se succèdent au même rythme : dans les premières années du siècle qui suit deux expéditions portugaises (Americ Vespuce fait partie de l'une d'elles) descendent le long de la côte sud-américaine jusqu'à proximité du Rio de la Plata. En 1506, les Portugais découvrent Madagascar, en 1507 l'île Maurice ; en 1509 ils touchent Malacca dont ils s'emparent en 1511 et ainsi tiennent déjà la clef de l'Archipel malais. En 1512 Ponce de Léon pénètre en Floride ; en 1515, des hauteurs du Darien, Nunez de Balboa est le premier Européen qui aperçoit l'océan Pacifique. À partir de ce moment l'humanité connaît toutes ses mers. Dans une courte période de cent années la marine européenne a plusieurs fois centuplé ses possibilités. Alors qu'en 1418, sous Henrique, la nouvelle que les premières « barcas » avaient atteint Madère avait fait sensation, en 1518, les vaisseaux portugais – que l'on compare ces deux distances sur la carte – mouillent déjà à Canton et au Japon. Bientôt un voyage aux Indes présentera moins de risques qu'autrefois un voyage au cap Bojador. Soumise à un rythme aussi vertigineux, la face du monde se transforme et se précise d'année en année, de mois en mois.

Cartographes et cosmographes travaillent sans répit dans les ateliers d'Augsbourg sans pouvoir suffire aux commandes. On leur arrache des mains les épreuves encore humides et non révisées. Chacun veut être renseigné sur les « mondes nouveaux ». À peine les cosmographes ont-ils dessiné leurs cartes d'après les plus récentes informations que de nouvelles communications, de nouveaux rapports arrivent. Tout est bouleversé, tout est à refaire : ce qu'on prenait pour une île était une presqu'île, ce qu'on croyait être les Indes était un continent ignoré ; il faut indiquer de nouveaux fleuves, de nouvelles montagnes. Jamais la géographie, la cosmographie n'ont connu, jamais elles ne connaîtront plus un progrès aussi accéléré, aussi enivrant, aussi triomphal que pendant cette période de cinquante années au cours de laquelle ont été déterminées la forme et la configuration définitives de la terre, où l'humanité découvre la planète sur laquelle elle s'agite depuis des temps incalculables. Cette tâche formidable est l'œuvre d'une seule génération ; ses marins ont surmonté tous les dangers pour frayer la route à leurs successeurs ; ses conquistadors ont conquis des continents et des mers, ses héros ont résolu tous les problèmes ou presque. Un seul exploit reste encore à réaliser, le dernier, le plus beau, le plus difficile : faire sur un seul et même navire le tour du globe, prouver envers et contre tous les cosmographes et les théologiens du passé la sphéricité de la terre. Accomplir cette mission sera le but et la destinée de Fernão de Magalhães.

CHAPITRE II

MAGELLAN AUX INDES

(Mars 1505 - juin 1512)

Les premiers vaisseaux qui quittèrent Lisbonne en descendant le Tage pour s'élancer vers l'inconnu avaient servi à la découverte de territoires ; les seconds ne cherchaient qu'à commercer paisiblement avec les nouveaux pays. La troisième flotte, par contre, est déjà équipée militairement. C'est ainsi que le 25 mars 1505 marque le début d'une ère de colonisation dont l'activité se déroulera invariablement en trois temps. Le même processus se répétera pendant des siècles : on construit d'abord une factorerie, puis une forteresse, soi-disant pour la protéger. En premier lieu on se livre à de pacifiques échanges avec les souverains indigènes, ensuite, dès qu'on a amené suffisamment de soldats, on spolie tout bonnement ces princes de leurs États et l'on s'empare des denrées du pays. Dix ans de succès ont fait oublier au Portugal qu'à l'origine son seul désir était d'acquérir une modeste place dans le commerce des épices. Mais les bonnes résolutions s'effacent rapidement avec la réussite ; du jour où Vasco de Gama a débarqué aux Indes, le Portugal veut le gâteau pour lui seul et regarde l'Afrique, l'Inde et le Brésil comme sa propriété. De Gibraltar à Singapour et jusqu'en Chine aucun bâtiment n'a le droit de sillonner les mers, personne ne peut faire de commerce sur une moitié du globe s'il n'appartient à la plus infime nation de la petite Europe.

C'est pourquoi un spectacle magnifique se déroule en cette journée du 25 mars 1505, où la première flotte de guerre portugaise quitte Lisbonne pour conquérir un nouvel empire, spectacle seulement comparable dans l'histoire à celui d'Alexandre franchissant l'Hellespont. La tâche qu'elle se propose n'est pas moins présomptueuse : l'asservissement d'un monde. Vingt bâtiments attendent toutes voiles dehors l'ordre de lever l'ancre, vingt bâtiments qui n'ont rien de commun avec les légères embarcations ouvertes du temps d'Henrique et qui sont de grands et lourds galions possédant de hauts gaillards d'avant et d'arrière, de puissants voiliers à trois et quatre mâts, aux équipages considérables. À bord, outre plusieurs centaines de marins exercés à la guerre, on ne compte pas moins de cinq cents soldats armés de pied en cap et de deux cents bombardiers ;

on a embarqué en outre des charpentiers et toutes sortes d'ouvriers avec l'outillage voulu pour construire sur place de nouveaux bateaux dès qu'on sera aux Indes.

On conçoit d'emblée qu'une flotte aussi gigantesque ait un but grandiose : la prise de possession définitive de l'Orient. Ce n'est pas en vain que le titre de vice-roi des Indes a été conféré à l'amiral Francisco de Almeida ni par hasard que le premier héros et le premier navigateur du Portugal, Vasco de Gama, « l'Amiral des mers de l'Inde » a choisi et vérifié les équipements. La mission militaire d'Almeida est d'une clarté limpide : détruire et raser toutes les villes de commerce musulmanes de l'Inde et de l'Afrique, édifier des forteresses sur chaque point d'appui et y laisser une garnison. Il doit – l'Angleterre reprendra cette idée politique – occuper toutes les issues et passages, garder tous les détroits, de Gibraltar à Singapour, fermer la mer Rouge, le golfe Persique et l'océan Indien au négoce étranger. De plus, il a l'ordre d'anéantir la puissance maritime du sultan d'Égypte, des radjahs de l'Inde et de maintenir tous les ports sous un contrôle extrêmement sévère pour qu'à partir de l'an de grâce 1505 tout navire ne battant pas pavillon portugais ne puisse plus transporter un seul grain d'épice. L'entreprise militaire marche en outre de pair avec une mission idéale : répandre le christianisme dans tous les pays conquis. C'est pourquoi ce départ offre également le cérémonial d'une croisade. Dans la cathédrale le roi remet de sa propre main à Francisco d'Almeida la bannière en damas blanc, ornée de la croix qui doit flotter victorieusement sur tous les pays maures et païens. L'amiral la reçoit à genoux et, derrière lui, agenouillés également, ses quinze cents hommes, tous purifiés par la communion, prêtent serment de fidélité à leur souverain temporel, le roi du Portugal, ainsi qu'à leur souverain céleste, sous l'autorité desquels ils vont placer de nouveaux empires. Ensuite, solennelle comme une procession, l'armée traverse la ville pour se rendre au port ; les canons tirent une salve d'adieu et les vaisseaux descendent majestueusement le Tage vers la haute mer, que leur amiral a juré de conquérir d'un bout à l'autre.

*

* *

Parmi les quinze cents soldats qui se sont agenouillés, le front incliné, devant l'autel et ont levé la main pour prêter le serment de fidélité se trouve un jeune homme de vingt-quatre ans au nom encore obscur : Fernão de Magalhães. Tout ce qu'on connaît de ses origines c'est qu'il est né en 1480. Mais le lieu de sa naissance est déjà l'objet de contestations : de récentes recherches ont démontré que l'affirmation selon laquelle il serait né à Sabrosa, dans la province de Tras los Montes, est inexacte : en effet le prétendu testament d'où l'on

avait tiré cette assertion a été définitivement reconnu apocryphe. Il semble beaucoup plus probable qu'il soit né à Oporto. On ne sait rien non plus de sa famille, sauf qu'elle devait être noble, mais n'appartenait sans doute qu'au quatrième rang de la noblesse, aux « fidalgos de cota de armes » ; toutefois son extraction accordait à Magellan le droit de posséder ses armoiries et de les transmettre à ses héritiers, de même que celui d'aller à la Cour. Il aurait servi dans son enfance, croit-on, comme page auprès de la reine Éléonore, ce qui ne prouve d'ailleurs nullement qu'il ait occupé ensuite une position importante au palais. Car lorsqu'il entre dans la flotte, à l'âge de vingt-quatre ans, il n'est que simple « sobresalente », un de ces « soldats inconnus » qui partent par milliers à la conquête de l'univers, dont une douzaine seulement reviennent et dont un seul accapare l'immortelle gloire de leurs communes prouesses.

*

* *

Magellan, au cours de cette expédition, n'est qu'un des quinze cents hommes de l'amiral de Almeida et rien de plus. On cherche en vain son nom dans les chroniques de la guerre des Indes, et, sincèrement, on ne peut rien dire de toutes ces années, sinon qu'elles ont dû être pour lui d'incomparables années d'apprentissage. On ne ménage pas un « sobresalente » et on l'emploie à toutes les besognes : il doit arriser les voiles pendant le grain et actionner les pompes, courir aujourd'hui à l'assaut d'une ville, et demain pelleter du sable pour la construction d'un retranchement. Il doit porter les marchandises au marché, monter la garde dans les factoreries, manier la sonde et l'épée, obéir et commander. Mais en servant à tout, il apprend tout et devient en même temps soldat, marin, marchand, psychologue, géographe, océanographe et astronome. Bref, la destinée, qui lui réserve les plus hautes missions, le mêle aux plus grands événements qui ont abouti à la longue suprématie de sa nation et à la transfiguration de l'univers. Après quelques escarmouches qui sont plutôt des rapines que de véritables combats, Magellan reçoit définitivement le baptême du feu à la bataille navale de Cannanore (16 mars 1506).

Cette bataille représente une heure décisive dans l'histoire des guerres coloniales portugaises. Le zamorin de Calicut avait amicalement accueilli Vasco de Gama lors de son premier débarquement (1498) et s'était montré disposé à faire du commerce avec le Portugal. Mais lorsque les Portugais revinrent quelques années plus tard sur des vaisseaux plus grands et mieux armés le zamorin se rendit vite compte qu'ils aspiraient à s'emparer des Indes. Les négociants indiens et musulmans voient avec frayeur l'intrusion de ce brochet vorace dans leur paisible vivier, car les étrangers se sont

soudain emparés de toutes les mers. Aucun navire n'ose plus sortir des ports par crainte de ces pirates brutaux, le commerce des épices s'arrête, les caravanes pour l'Égypte ne partent plus ; on sent jusqu'au Rialto de Venise qu'une main violente et rude a rompu la chaîne. Le sultan d'Égypte, qui voit fondre ses revenus douaniers, essaye tout d'abord d'une menace pacifique. Il écrit au pape que si les Portugais continuent de faire la loi dans l'océan Indien, il détruira par mesure de représailles le Saint Sépulcre, à Jérusalem. Mais ni roi, ni pape, ni empereur n'ont plus aucune autorité devant la volonté impérialiste du Portugal. On ne peut refouler ces conquérants que par la violence ; il ne reste plus aux Orientaux spoliés qu'à se rassembler et à les exterminer avant qu'ils se soient définitivement installés aux Indes. Le zamorin de Calicut prépare l'attaque, secrètement soutenu par le sultan d'Égypte et sans doute aussi par les Vénitiens, qui lui envoient en sous-main – l'or pèse plus lourd que le sang – des fondeurs de canons et des canonniers. La flotte chrétienne sera assaillie à l'improviste et anéantie d'un seul coup.

Mais souvent la présence d'esprit et l'énergie d'une figure de second plan, l'intervention d'un personnage jusque-là très effacé décident de plusieurs siècles d'histoire. Un heureux hasard sauve les Portugais. En ce temps-là errait de par le monde un aventurier italien, sympathique par son courage et sa juvénilité, du nom de Lodovico Varthema. Ce n'était ni l'appât du gain ni l'ambition qui avaient poussé ce jeune homme à s'expatrier, mais un amour inné, instinctif, des voyages. « D'esprit lourd et peu enclin à étudier dans les livres », dit-il de lui sans aucune fausse honte, il avait résolu « de voir de ses propres yeux les différents pays de la terre, car les rapports d'un seul témoin oculaire ont plus de valeur que tous les racontars ». C'est ainsi que l'intrépide Varthema réussit à s'introduire dans la Mecque, ville interdite aux infidèles (il est le premier Européen à avoir accompli cet acte audacieux et le récit qu'il en a fait reste encore aujourd'hui la description type de la Casbah), puis, après avoir couru mille dangers mortels, gagne non seulement l'Inde, Sumatra et Bornéo, où Marco Polo l'avait précédé, mais – ceci aura une influence décisive sur l'exploit de Magellan – il est aussi le premier Européen à avoir visité les mystérieuses îles des épices. À son retour, qu'il effectue sous l'habit d'un prêtre musulman, il apprend à Calicut, de la bouche de deux renégats chrétiens, le coup de main que le zamorin prépare contre les Portugais. Obéissant à un sentiment de solidarité chrétienne, il rejoint ceux-ci au péril de sa vie, et par bonheur son avertissement arrive à temps. Le 15 mars 1506, tandis que les deux cents navires du zamorin espèrent surprendre les onze vaisseaux des Portugais, ceux-ci sont déjà rangés en ordre de bataille. C'est le plus rude combat que le Portugal aura soutenu jusqu'ici et c'est avec quatre-vingts morts et deux cents

blessés (chiffre énorme pour ces premières guerres coloniales) que le Portugal paye une victoire qui lui assure définitivement la suprématie sur les côtes de l'Inde.

Magellan se trouve parmi les deux cents blessés : pendant ces années d'obscurité son destin veut qu'il récolte plus de blessures que de distinctions. On l'expédie d'abord avec les autres en Afrique. Ici sa trace se perd complètement : qui donc prendrait note de ce qui arrive à un simple « sobresalente » ? De toute façon il a dû faire partie d'un contingent de rapatriés ; il est probablement rentré à Lisbonne pendant l'été 1507 sur le même bâtiment que Varthema. Mais la passion des voyages le reprend bientôt. Il se sent dépaysé au Portugal et son bref congé se passe à attendre avec impatience le départ de la nouvelle flotte des Indes qui le ramènera au sein de sa véritable patrie : l'aventure.

*

* *

Cette nouvelle flotte avec laquelle Magellan retourne aux Indes a une mission particulière. Son illustre compagnon de bord, Lodovico Varthema, a sans doute renseigné la cour sur l'opulence de la ville de Malacca et lui a fourni des indications précises sur les introuvables îles des épices. Grâce à ces informations, on sait maintenant à la cour de Portugal que la conquête de l'Inde et de ses trésors ne sera pas complète tant qu'on ne se sera pas emparé des fameuses îles, et que la chose est impossible si on n'en possède pas la clef : le détroit et la ville de Malacca. Cependant, au lieu d'envoyer immédiatement une flotte de guerre, on a recours à une ruse infaillible : on charge Lopez de Sequeira de s'approcher prudemment de Malacca avec ses quatre vaisseaux, de reconnaître le terrain et de se présenter sous le masque rassurant d'un paisible marchand.

Sans incident notable la petite flotte atteint les Indes en avril 1509. Le voyage à Calicut, cette incomparable prouesse qui valut à Vasco de Gama les honneurs de l'histoire et de la poésie, est refait, moins de dix ans après, par le premier capitaine venu de la marine portugaise. De Lisbonne à Mombassa, de Mombassa aux Indes, on connaît déjà tous les récifs, tous les havres, on n'a plus besoin de pilote ni de « maître de l'astrologie ». Ce n'est que le 19 août, lorsque Sequeira, quittant le port de Cochin, poursuit sa route vers l'Est, que les vaisseaux portugais naviguent dans des eaux inconnues.

Après trois semaines de traversée, le 11 septembre 1509, la petite flotte est en vue de Malacca. À distance déjà on peut constater que le brave Varthema n'a pas menti ni exagéré quand il disait « qu'il abordait dans ce port plus de navires qu'en aucun autre endroit du

monde ». Grands et petits bateaux, blancs et multicolores, jonques et praos d'origine malaise, chinoise et siamoise se pressent voile contre voile dans la rade immense. La Chersonèse d'Or, le détroit de Malacca, doit à sa situation géographique d'avoir été choisie pour être le grand marché de l'Orient. Tout vaisseau qui veut aller de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud, de l'Inde en Chine, des Moluques en Perse est obligé de passer par ce Gibraltar oriental. Il est donc normal qu'on échange dans cet entrepôt toutes les marchandises imaginables, les clous de girofle des Moluques et les rubis de Ceylan, la porcelaine de Chine et l'ivoire du Siam, les cachemires du Bengale et le bois de santal de Timor, les lames damasquinées de l'Arabie, le poivre de Malabar et les esclaves de Bornéo. Toutes les races, toutes les couleurs et les langues se mêlent, en une confusion babylonienne, dans ce centre commercial qui compte, estime-t-on (avec quelque exagération sans doute), deux cent mille habitants et au centre duquel s'élèvent, au-dessus d'un amoncellement de cabanes, les silhouettes majestueuses d'un palais éclatant et d'une mosquée de pierre.

Du haut de leurs vaisseaux, les Portugais contemplent avec étonnement la puissante cité ; ils regardent avec convoitise cette blanche perle d'Orient qui étincelle dans la lumière éblouissante du soleil et qui pourrait devenir le plus beau joyau de la couronne impériale du Portugal. De son côté, le prince malais et ses vizirs observent du palais, avec surprise et inquiétude, ces singuliers et redoutables navires. Les voilà donc, ces bandits incirconcis ! Ces maudits ont fini par découvrir la route de Malacca ! Le bruit des sanglantes tueries d'Almeida et d'Albuquerque s'est déjà répandu à des milliers de lieues ; on sait ici que ces terribles étrangers ne traversent pas la mer, comme les patrons des jonques siamoises et japonaises, pour se livrer à de pacifiques échanges, mais attendent sournoisement le moment de s'installer et de tout piller. Le plus sage serait de ne pas les laisser entrer dans le port ; lorsque ces envahisseurs auront un pied dans la place, il sera trop tard. Mais, d'autre part, le sultan connaît par ouï-dire l'efficacité de ces lourds canons, dont les gueules noires et silencieuses passent menaçantes hors des écoutilles ; il sait que ces pirates blancs se battent comme des démons et qu'on ne peut leur résister. Mieux vaut donc opposer le mensonge au mensonge, la ruse à la ruse, et prévenir l'attaque de l'ennemi.

Le sultan de Malacca reçoit les envoyés de Sequeira avec empressement, il accepte leurs présents avec des remerciements exagérés. Soyez les bienvenus, leur dit-il, faites ici tout le commerce qu'il vous plaira. Je vous procurerai sous peu de jours autant de poivre et d'autres épices que vous pourrez en emporter. Il invite aimablement les capitaines à dîner au palais, et bien que ceux-ci – avertis de plusieurs côtés – déclinent l'invitation, les marins se répandent

librement et joyeusement à travers la ville étrangère et si hospitalière. Quel plaisir de sentir enfin la terre ferme sous ses pieds, de pouvoir s'amuser avec des femmes faciles, de ne plus loger dans une cabine puante ni dans ces infects villages où des hommes-bêtes, entièrement nus, vivent parmi les porcs et la volaille. Ils entrent bavarder dans les maisons de thé, font des emplettes sur les marchés, se régalent de boissons malaises fortement alcoolisées et de fruits crus ; jamais depuis leur départ de Lisbonne ils n'ont rencontré un accueil aussi cordial, aussi généreux. À leur tour, les Malais, montés sur de petits canots rapides chargés de vivres, accostent par centaines les vaisseaux étrangers, grimpent comme des singes le long des cordages, admirent toutes ces choses étranges qu'ils n'ont jamais vues. Un commerce d'échange très actif prend naissance, et c'est à regret que l'équipage apprend que le sultan a déjà rassemblé tout le chargement et a prié Seiqueira d'envoyer à quai toutes ses chaloupes le lendemain pour que la gigantesque cargaison puisse être chargée avant le coucher du soleil. Sequeira, ravi de s'être procuré aussi rapidement les précieuses denrées, dépêche effectivement à la côte les baleinières des quatre navires avec un équipage nombreux. Quant à lui, trouvant ces tractations commerciales indignes d'un gentilhomme portugais, il reste à bord et joue aux échecs avec un camarade, ce qu'il y a de mieux à faire sur un bateau par une journée ennuyeuse et torride. Les trois autres galions sommeillent paisiblement. Cependant Garcia de Susa, le capitaine de la petite caravelle qui accompagne l'escadre, s'étonne de voir s'accroître sans cesse la foule des embarcations malaises autour des vaisseaux et un nombre toujours plus grand de ces drôles à demi-nus grimper aux agrès sous prétexte de monter des marchandises à bord. Le soupçon lui vient tout à coup que ce trop aimable sultan leur a tendu un piège, à la fois sur terre et sur mer.

Par bonheur, la caravelle n'a pas envoyé sa chaloupe à terre avec les autres. Susa ordonne à son homme de confiance de gagner en toute hâte le vaisseau-amiral pour avertir le commandant. Son choix est bon, cet homme de confiance est le sobresalente Magellan. Ce dernier fait force de rames et trouve Sequeira tranquillement installé à sa partie ; mais, à sa vive contrariété, plusieurs Malais, spectateurs en apparence, se tiennent derrière les deux joueurs, le kriss nu passé dans la ceinture, à portée de la main. Il murmure un avertissement au capitaine. Celui-ci, pour ne pas éveiller la méfiance, a la présence d'esprit de ne pas interrompre le jeu. Mais il commande à un matelot de prendre la garde dans la hune et ne lâche plus la poignée de son épée de toute la partie.

L'avertissement de Magellan est arrivé au dernier moment, au tout dernier, même. À cette minute précise, une colonne de fumée s'élève du palais du sultan ; c'est le signal convenu de l'attaque simultanée sur terre et sur mer. La vigie donne heureusement l'alarme aussitôt.

Sequeira se lève d'un bond et frappe les Malais avant qu'ils aient pu faire un geste. On sonne l'alerte, les indigènes qui ont envahi le pont sont jetés par-dessus bord, et c'est en vain que des praos chargés de guerriers se ruent maintenant de tous côtés à l'abordage : Sequeira a eu le temps de lever l'ancre et peut se frayer un chemin à coups de boulets. L'attaque des navires a échoué grâce à la vigilance de Susa et à la promptitude de Magellan.

Plus critique est la position des malheureux qui sont à terre, une poignée d'hommes désemparés, dispersés à travers les rues contre des milliers d'ennemis. La plupart d'entre eux sont massacrés, une partie est capturée, et quelques-uns seulement parviennent à gagner le rivage. Trop tard ! Les Malais se sont emparés des chaloupes et leur coupent la retraite ; les uns après les autres, les Portugais leur tombent entre les mains. Un seul, le plus brave d'entre eux, résiste encore, l'ami le plus cher, le frère d'armes de Magellan : Francisco Serrao. On l'entoure, il est blessé, il semble perdu. Mais déjà Magellan, accompagné d'un autre soldat, accourt sur une barque, exposant bravement sa vie pour son compagnon. À coups d'épée il réussit à le tirer des griffes de ses adversaires, dix fois supérieurs en nombre, puis l'entraîne dans son canot, l'arrachant ainsi à une mort certaine. Ce combat meurtrier coûte à la flotte portugaise ses baleinières et un tiers de son équipage. Mais Magellan s'est lié fraternellement à un homme dont l'amitié et la confiance auront une influence décisive sur sa vie.

*

* *

C'est la première fois, en cette occasion, que la physionomie encore fort estompée de Magellan nous dévoile un trait fondamental de son caractère : son intrépide volonté. Il n'y a rien de pathétique dans sa nature, rien qui étonne en lui, et l'on comprend qu'il ait passé si longtemps inaperçu, car il fut toute sa vie un modeste. Il ne sait pas se faire remarquer et n'en a d'abord nulle envie. Mais chaque fois qu'on lui a confié une mission, et, plus encore, chaque fois qu'il s'en est imposé une, cet homme obscur et effacé agit avec un mélange d'intelligence et de courage. Par contre il est incapable de tirer parti de ses succès ni même de s'en vanter ; il rentre patiemment dans l'ombre. Il sait se taire, attendre, comme s'il prévoyait qu'avant d'accomplir le véritable exploit pour lequel il est né le destin lui ménage une foule d'épreuves préalables. Peu de temps après sa participation à la bataille de Cannanore, une des plus grandes victoires de la flotte portugaise, et à celle de Malacca, une de ses plus lourdes défaites, la rude école de la mer soumet la bravoure de Magellan à une nouvelle épreuve : celle d'un naufrage.

Il a été chargé d'accompagner un de ces transports d'épices qui

rentrent régulièrement avec la mousson, quand le galion donne sur un écueil appelé banc de Padua. Personne ne manque à l'appel, mais le navire se brise contre le récif de corail, et comme l'équipage tout entier ne peut tenir dans les chaloupes, une partie des naufragés doit demeurer sur ce banc. Bien entendu, le capitaine, les officiers et les gentilshommes veulent être les premiers à revenir au port de départ et à utiliser les baleinières. Cette prétention irrite les « grumetes », les simples matelots. Une mutinerie est sur le point d'éclater, quand Magellan s'offre à rester avec les marins si les « capitanes y hidalgos » s'engagent à revenir les chercher avec un autre vaisseau.

Sa courageuse attitude semble avoir attiré sur lui l'attention du haut commandement. En effet, un peu plus tard, en octobre 1510, lorsque d'Albuquerque, le nouveau vice-roi, prend conseil des « capitanos del Rey » avant d'entreprendre le siège de Goa, Magellan se trouve mentionné parmi ceux qu'on consulte. Après cinq ans de service le sobresalente semble avoir enfin monté en grade ; bientôt il est nommé officier de la flotte qui doit venger définitivement la honteuse défaite que Sequeira a subie à Malacca.

Magellan reprend donc deux ans après la route d'extrême-Orient, de la Chersonèse d'Or. Dix-neuf vaisseaux, une escadre d'élite, s'alignent menaçants en juillet 1511 devant le port de Malacca et une lutte acharnée s'engage. Il faudra six semaines à Albuquerque pour briser la résistance du sultan ; mais ensuite les pillards récoltent un butin qui dépasse toute espérance. La possession de cette clef ouvre au Portugal la porte de l'Orient tout entier. L'artère du commerce musulman est à tout jamais coupée et tarit en quelques semaines. L'écho de ce coup décisif porté au prestige de l'Islam, le plus sévère qu'il ait subi depuis des temps immémoriaux, se propage jusqu'en Chine et au Japon et retentit joyeusement en Europe. Devant une assemblée de fidèles, le pape prononce publiquement des actions de grâce pour le magnifique exploit du Portugal qui livre au christianisme la moitié de la terre et Rome assiste à un spectacle tel que la maîtresse de l'univers n'en a plus vu depuis l'époque des Césars. Une ambassade conduite par Tristao de Cunha est venue avec une foule de présents provenant du butin de la victoire ; on remarque de superbes chevaux richement caparaçonnés, des léopards et des panthères ; la principale attraction de la fête est un éléphant que les navires portugais ont amené vivant et qui s'agenouille trois fois devant le saint Père au milieu des acclamations de la foule.

Mais pendant que l'Occident fête le triomphe de la Chrétienté, le Portugal ne se repose pas sur ses lauriers. Il n'est pas d'exemple dans l'Histoire qu'une grande victoire ait jamais rassasié un vainqueur, et Malacca n'est que la clef du trésor des épices. Après s'être rendu maître du vestibule, il veut à présent s'emparer de la trésorerie elle-même, des

fabuleuses richesses de l'archipel de la Sonde, des légendaires Amboina, Banda, Ternate et Tidore. Trois navires sont placés sous le commandement d'Antonio d'Abreu pour les découvrir, les occuper, et plusieurs chroniqueurs du temps ont fait participer Magellan à cette nouvelle expédition. En réalité, celui-ci en a fini avec les Indes. Cela suffit, ordonne son destin. Tu en as assez fait, assez vu en Orient ! Suis une nouvelle voie, la tienne ! Ces fabuleuses îles des épices, dont il rêvera toute sa vie, et qui exercent dès à présent sur son esprit une sorte de fascination, il ne les a jamais vues de ses propres yeux. Il ne lui a jamais été donné de mettre le pied dans cet Eldorado, qui restera un rêve pour lui, mais un rêve créateur. Cependant, Magellan, par suite d'un merveilleux enchaînement de circonstances, est mieux renseigné sur elles qu'aucun de ses contemporains, grâce à son amitié avec Francisco Serrao, et l'odyssée de son ami l'incitera à tenter l'aventure la plus sublime et la plus hardie de son temps.

*

* *

L'étonnante odyssée de Francisco Serrao, qui aura tant d'influence sur Magellan, forme un épisode récréatif dans la chronique sanglante des batailles et des tueries portugaises et parmi tous les conquistadors célèbres de cette époque le visage de ce capitaine obscur mérite notre attention. Après avoir quitté à Malacca son frère d'armes qui retourne à Lisbonne, Francisco Serrao, en compagnie des capitaines des deux autres navires, met le cap sur les îles légendaires. Ils atteignent sans encombre les rivages verdoyants des Moluques et y trouvent un accueil particulièrement aimable. Les Musulmans n'ont pas encore pénétré avec leur civilisation et leur bellicisme dans ces contrées lointaines. Nue et pacifique, la population vit à l'état de nature, ignore encore l'argent et ne court pas après le gain. Pour quelques clochettes et bracelets ces naïfs insulaires apportent les clous de girofle par quintaux, et dès les deux premières îles, Banda et Amboina, les Portugais ont rempli leurs bateaux à pleins bords. Impatient de mettre leurs cargaisons en sûreté, l'amiral Abreu décide de ne pas faire escale aux autres îles, mais de rentrer en toute hâte à Malacca.

La rapacité des Portugais les a peut-être poussés à charger trop lourdement leurs navires. Quoi qu'il en soit l'un d'eux, celui que commande Francisco Serrao, donne contre un récif et se brise. C'est à grand'peine que ses hommes et lui réussissent à sauver leur vie. Ils errent d'abord sur une plage inconnue et déserte, puis Serrao réussit à s'emparer d'une chaloupe de pirates, sur laquelle ils retournent à Amboina. Là, le chef des naturels accueille les naufragés avec la même bonne grâce que lorsqu'ils étaient venus en grands seigneurs et leur offre l'hospitalité *(fueron recibidos y hospedados con amor, veneracion y*

magnificencia) disent les rapports. Sans doute le devoir du capitaine Francisco Serrao exigerait maintenant qu'il rejoignît sans tarder son amiral dans une de ces nombreuses jonques qui font constamment route vers Malacca et qu'il se remît au service de Sa Majesté, à laquelle le lie son serment. Mais l'enchantement de cet Eden, la tiédeur balsamique du climat ont considérablement affaibli le sentiment de la discipline militaire chez Francisco Serrao. Que lui importe à présent qu'un roi grogne ou non à l'autre bout du monde ! N'a-t-il pas assez fait pour le Portugal ? N'a-t-il pas suffisamment risqué sa peau pour son pays ? Il voudrait bien à présent jouir de l'existence aussi béatement que ces êtres nus et insouciants sur leur île fortunée ! Que les autres marins et les autres capitaines continuent à sillonner les mers, à payer de leur peine et de leur sang le poivre et la cannelle pour le profit des courtiers étrangers ! Qu'ils continuent à trimer, ces loyaux insensés, au milieu des dangers et des combats, à seule fin de remplir la caisse de l'Alfanda de Lisbonne ! Quant à lui, Francisco Serrao, ci-devant capitaine de la flotte portugaise, il en a par-dessus la tête de la guerre, des aventures et du trafic des épices ! Il passe sans emphase du monde héroïque dans l'idyllique et décide de mener l'existence toute primitive, idéalement oisive de cette aimable peuplade. La haute dignité de grand-vizir que lui confère le roi de Ternate ne l'accable pas de travail ; il n'aura qu'à figurer une seule fois, à l'occasion d'une guerre sans importance, aux côtés de son souverain en qualité de conseiller militaire. Il reçoit en récompense une maison avec des serviteurs et des esclaves, plus une jolie sauvagesse qui le rendra père de deux ou trois petits moricauds.

Nouvel Ulysse oublieux de sa patrie, Francisco Serrao demeurera fort longtemps dans les bras de sa Calypso à la peau bronzée et nul ange de l'ambition ne pourra le chasser de ce paradis du doux farniente. Les neuf années qui lui restent à vivre, il les passera loin de toute civilisation, aux îles de la Sonde, ce qui n'en fera certes pas le plus héroïque de tous les conquistadors et capitaines de l'épopée portugaise, mais sans doute le plus sage et le plus heureux.

Il semble à première vue qu'il n'y ait aucun lien entre la romanesque retraite de Francisco Serrao et la vie et l'œuvre de Magellan. En réalité le renoncement épicurien du petit et obscur capitaine a exercé l'influence la plus décisive sur la destinée de celui-ci, et par contre-coup sur l'histoire de la découverte de la terre. Car malgré l'énorme distance qui les sépare, les deux amis restent en rapport constant. Chaque fois que l'occasion se présente d'envoyer un message à Malacca à destination du Portugal, Serrao écrit à Magellan des lettres détaillées dans lesquelles il vante la richesse et l'attrait de sa nouvelle patrie. « J'ai découvert ici un nouveau monde – ce sont ses propres paroles – plus riche et plus grand que celui de Vasco de

Gama. » Tout entier sous le charme des tropiques, il le presse de quitter l'ingrate Europe et le poste misérable qu'il occupe pour venir le rejoindre au plus vite. Il n'est pas douteux que c'est Francisco Serrao qui lui a suggéré l'idée qu'il serait peut-être préférable, étant donné la position extrême-orientale des îles des épices, d'essayer de les atteindre en empruntant la route de Colomb (par l'ouest) plutôt que celle de Vasco de Gama (par l'est).

Jusqu'où allèrent les relations de Magellan et de son ami ? Nous l'ignorons. Quoi qu'il en soit ils ont dû élaborer un plan, car après la mort de Serrao on a trouvé parmi ses papiers une lettre de son correspondant dans laquelle il lui promettait secrètement de venir à Ternate « sinon par le chemin habituel des Portugais, du moins par une autre voie ». Et c'est ainsi que l'idée de découvrir cette autre voie est devenue le but de la vie de Magellan.

*

* *

Cette idée, plusieurs cicatrices sur son corps tanné et un esclave malais acheté à Malacca, voilà à peu près tout ce avec quoi Magellan regagne sa patrie après sept années de services aux Indes. Quelle surprise – désagréable sans doute – pour ce soldat chevronné, lors de son débarquement en 1512, de retrouver une Lisbonne, un Portugal, tout différents de ceux qu'il a quittés ! Son étonnement commence dès son arrivée à Belem. À la place de l'antique chapelle où l'on avait autrefois béni l'expédition de Vasco de Gama s'élève une imposante et majestueuse cathédrale, premier signe extérieur de la grande richesse qui est venue avec les épices. Tout autour de lui il n'aperçoit que des changements. Sur la rivière jadis peu fréquentée, les bateaux naviguent à présent bord contre bord ; le long de la rive, les chantiers navals retentissent des coups de marteau des ouvriers qui travaillent sans arrêt à la construction de flottes toujours nouvelles, toujours plus grandes. Dans le port navires nationaux et étrangers, battant tous les pavillons de l'Europe, forment une forêt de mâts ; la rade regorge de marchandises, les docks sont combles, une foule bruyante s'affaire dans les rues entre des palais récemment édifiés. Dans les factoreries, dans les banques, dans les boutiques de courtiers, on entend toutes les langues. Grâce à la conquête des Indes, Lisbonne, la petite Lisbonne, est maintenant un centre mondial, une capitale luxueuse. Assises dans des carrosses découverts, les dames de la noblesse exhibent leurs perles des Indes, cependant qu'une multitude de courtisans superbement vêtus se pavanent dans le palais. Magellan constate qu'une merveilleuse alchimie a converti en or le sang que ses camarades et lui ont versé aux Indes. Tandis que sous l'impitoyable soleil des tropiques ils enduraient privations, angoisses, souffrances, Lisbonne, grâce à

leurs exploits, devenait l’héritière d’Alexandrie et de Venise, Manoel devenait « el fortunado », le plus riche monarque de l’Europe. Tout s’est transformé, tout est plus magnifique, plus somptueux, plus raffiné. Lui seul est inchangé, il est toujours le « soldat inconnu » que personne n’attend, personne ne remercie, personne ne salue. Après sept ans de service aux Indes, Magellan rentrant dans sa patrie se sent à l’étranger.

CHAPITRE III

MAGELLAN SE LIBÈRE

(Juin 1512 - octobre 1517)

Les âges héroïques ne sont jamais sentimentaux : ces hardis conquistadors qui ont donné des mondes entiers à l'Espagne et au Portugal sont mal récompensés par leurs rois. Colomb rentre à Séville dans les fers, Cortez tombe en disgrâce, Pizarro est assassiné, Nunez de Balboa, qui découvrit l'océan Pacifique, est décapité ; Camoëns, le poète-guerrier du Portugal, passe comme Cervantès des mois et des années dans un cachot infâme. Monstrueuse ingratitude de l'époque des découvertes : ces invalides et ces mendiants, qui errent à travers les rues de Cadix et de Séville, rongés par la vermine et la misère, ce sont ces mêmes soldats qui ont donné à l'empereur les joyaux et les trésors des Incas ; ceux que la mort a épargnés aux colonies sont enterrés sans gloire dans leur patrie comme des chiens galeux. Qu'importent en effet leurs prouesses aux courtisans qui sont prudemment restés embusqués au palais, où ils raflent adroitement les richesses que les autres ont conquises ! Ces frelons deviennent « adelatandos », gouverneurs des nouvelles provinces, ils entassent l'or à plein sac et repoussent de l'assiette au beurre comme des intrus les coloniaux, soldats et officiers, lorsque, après des années de privations et de sacrifices, ils ont commis la folie de rentrer dans leur pays. Avoir combattu à Cannanore, à Malacca, et dans de multiples batailles, avoir cent fois risqué sa vie et sa santé pour la victoire du Portugal n'assure pas le moindre avancement à Magellan. Il ne doit qu'au fait providentiel d'être né noble et d'avoir appartenu autrefois à la maison du roi la faveur d'être réinscrit sur la liste des pensionnés – des indigents plutôt – au tout dernier rang, en qualité de « mozo fidalgo », pour une aumône de mille reis par mois. Un mois plus tard, sans doute à la suite de ses violentes récriminations, il monte légèrement en grade : il est nommé « cavalleiro fidalgo » avec un traitement de mille deux cent cinquante reis. Ce titre pompeux ne lui confère en réalité aucun droit, mais ne l'astreint, il est vrai, qu'à venir flâner dans l'antichambre royale. Un homme d'honneur et d'ambition n'acceptera pas longtemps d'être payé à ne rien faire, si misérables que soient ses émoluments. Il est donc normal que Magellan saisisse la première occasion venue – non certes

la meilleure – de reprendre du service.

Il doit attendre près d'un an. Mais l'été 1513, lorsque le roi Manoel prépare une expédition militaire contre le Maroc pour exterminer les pirates maures, le soldat des Indes se présente aussitôt. Magellan qui a presque toujours combattu sur mer et est devenu un des navigateurs les plus habiles de son temps n'est dans la grande armée qu'on envoie à Azamor qu'un officier subalterne. De même qu'aux Indes son nom ne figure jamais en tête des rapports, bien qu'il soit constamment au premier rang dans les combats. Il est encore blessé – c'est la troisième fois déjà – dans un corps à corps. Un coup de lance dans le genou gauche atteint l'articulation et sa jambe restera toujours à demi ankylosée.

On ne garde pas au front un homme qui ne peut ni se mouvoir normalement ni monter à cheval ; Magellan aurait à présent le droit de retourner à l'arrière et de réclamer une pension élevée. Mais il persiste à rester à l'armée – à faire face au danger – son élément. On lui assigne, en compagnie d'un autre officier la surveillance des innombrables troupeaux de chevaux et de bétail pris aux Maures. Mais ici se produit un incident. Quelques douzaines de moutons s'échappent la nuit de leurs immenses enclos et de méchantes langues accusent Magellan et son camarade d'avoir secrètement revendu une partie du butin aux Maures, ou d'avoir par négligence permis aux animaux de s'évader de leurs parcs. Par une étrange coïncidence l'accusation basse et calomnieuse portée contre Magellan, celle de prévarication envers l'État, est la même dont a souffert de la part des gens de l'office colonial portugais cette autre gloire du pays : Camoëns ; ces deux hommes, qui pendant des années ont eu mille occasions de s'enrichir aux Indes lors des pillages et sont revenus pauvres comme Job de cet Eldorado, voient leur honneur entaché par le même soupçon infamant. Mais Magellan est fait d'un bois plus dur que le doux Camoëns. Il ne songe nullement à subir l'interrogatoire de pareilles créatures, ni, comme lui, une incarcération de plusieurs mois. Loin de tendre la joue à ses ennemis à l'exemple du timide poète des *Lusiades,* il décide tout bonnement de rentrer dans son pays et, avant que personne ait osé l'accuser ouvertement, il s'embarque pour le Portugal.

*

* *

Le fait que Magellan, à peine arrivé à Lisbonne, demande audience au roi, non pour se défendre ni même pour se justifier mais pour réclamer, avec une pleine conscience de son mérite, une occupation plus digne de lui et un meilleur traitement, prouve qu'il ne se sent pas coupable le moins du monde. Mais Manoel ne lui laisse pas le temps d'exposer sa requête. Le roi vient d'être informé par le grand-quartier

général d'Afrique que cet officier insubordonné est parti du Maroc de sa propre autorité, sans avoir sollicité de permission : il agit donc envers Magellan comme à l'égard d'un vulgaire déserteur : il lui coupe la parole et lui intime d'un ton bref l'ordre de rejoindre sur-le-champ son poste en Afrique et de se mettre à la disposition du haut commandement. Par respect de la discipline, Magellan doit obéir. Il retourne à Azamor par le prochain bateau. Là, il n'est plus question d'enquête ni d'accusation depuis longtemps, personne n'ose inculper ce soldat chevronné, qui bientôt nanti de l'autorisation formelle de l'état-major de quitter l'armée en tout honneur, ainsi que de tous les documents qui attestent son innocence et ses mérites, revient une seconde fois à Lisbonne – on imagine avec quelle amertume au cœur. Il a été l'objet non de distinction mais de suspicions ; pour toute récompense il n'a que ses blessures. Longtemps il s'est tu et est resté dans l'ombre, mais aujourd'hui qu'il a trente-cinq ans ce n'est pas une aumône qu'il entend solliciter, ce qu'il veut, c'est son droit.

La sagesse conseillait cependant à Magellan de ne pas aller trouver le roi immédiatement après son retour et de ne pas l'importuner des mêmes réclamations que naguère. Il eût été plus raisonnable de se tenir tranquille quelque temps, de se faire des alliés et des amis à la cour, de s'y renseigner et de s'y insinuer adroitement. Mais l'habileté et la souplesse ne furent jamais le fait de Magellan. Si peu que nous le connaissions, il demeure certain que ce petit homme effacé et taciturne ne possédait à aucun degré l'art de se faire aimer des grands ni de ses inférieurs. Le roi, on ignore pour quelle raison, lui fut toute sa vie hostile, et son fidèle Pigafetta lui-même doit convenir que les officiers le haïssaient cordialement. « Sa vue assombrissait les visages », comme dit Rahel, en parlant de Kleist. Il ne savait ni sourire, ni plaire, ni se rendre agréable ; il était en outre incapable d'exposer ses idées avec éloquence. Peu loquace, renfermé, retranché dans son isolement, cet éternel solitaire créait autour de lui une glaciale atmosphère de gêne et de méfiance. Ses camarades pressentaient inconsciemment dans son effacement silencieux une ambition d'une espèce particulière, imprécise, dont le but leur échappait et qui leur semblait par là plus suspecte que celle de ceux qui briguaient ouvertement les honneurs. Ses petits yeux ronds et durs, profondément enfoncés dans leurs orbites, ses lèvres enfouies sous une barbe touffue, celaient un mystère impénétrable, et l'homme qui garde en lui un secret, qui a la force de le taire pendant des années, est toujours antipathique aux natures confiantes et communicatives. Dès le début, l'impénétrabilité de sa nature a suscité à Magellan des obstacles de tous les côtés. Il n'était pas facile de vivre avec lui, d'être pour lui, et peut-être plus difficile encore pour ce tragique solitaire d'être ainsi seul avec lui-même.

Cette fois encore, le « cavalleiro fidalgo » Fernão de Magalhães se

rend sans protecteur ni introducteur, absolument seul, à l'audience royale, choisissant la voie franche et directe, la pire qui soit à la cour. Le roi Manoel le reçoit dans la même salle, assis peut-être sur le même trône du haut duquel son prédécesseur Joao II congédia jadis Colomb : la même scène historique se renouvelle à la même place. En effet, le petit Portugais trapu, rustaud, à la barbe noire, qui s'incline aujourd'hui devant Manoel et qui sera congédié avec un égal dédain, roule dans sa tête des pensées non moins vastes que le Génois ; il est peut-être même supérieur en hardiesse, en décision et en expérience à son devancier. Personne n'a été témoin de ce qui s'est passé en cette heure capitale, mais les descriptions concordantes des chroniqueurs contemporains nous permettent de jeter un coup d'œil à distance dans la salle du trône : Magellan s'avance vers le roi en traînant la jambe et lui remet avec une révérence les documents qui détruisent irréfutablement l'injuste accusation dont il a été l'objet. Puis il formule sa première requête : il prie le roi, en considération de ses blessures, qui l'ont mis hors d'état de servir, d'augmenter sa « moradia » d'un demi « crusado » par mois (environ six francs de notre monnaie actuelle). La somme qu'il demande est dérisoire et il ne semble pas que cet homme fier, ambitieux et rude ait plié le genou pour quémander une pareille aumône. Ce n'est pas d'une piécette d'argent, d'un demi « crusado » que Magellan se préoccupe, mais de son rang, de son honneur. Dans cette cour où chacun joue des coudes pour écarter ses voisins, la hauteur de la « moradia » symbolise la dignité occupée par un gentilhomme dans la maison du roi. Vétéran des campagnes des Indes et du Maroc, Magellan ne consent pas à céder le pas aux blancs-becs qui tendent à boire au roi ou ouvrent les portières des carrosses. Sa fierté lui interdit de se mettre en avant, mais elle lui défend aussi de se laisser devancer par de plus jeunes et de moins valeureux que lui.

Manoel considère l'impatient visiteur en fronçant le sourcil. L'opulent monarque lui aussi se soucie fort peu d'une misérable piécette d'argent. Seules l'indisposent les façons de cet homme, qui, au lieu d'implorer, exige presque, qui n'attend pas que le roi lui accorde sa pension comme une grâce et s'obstine à revendiquer des droits imaginaires. Eh bien, que cet entêté apprenne à patienter et à quémander. Mal conseillé par sa colère, Manoel, que sa chance a fait surnommer « el fortunado », rejette la demande de Magellan, sans prévoir qu'avant peu il payerait de milliers de ducats d'or l'économie de ce demi-crusado.

Magellan devrait se retirer ; le nuage qui assombrit le front du souverain montre qu'il n'y a pas à espérer désormais qu'un rayon de grâce royale filtre vers lui. Mais au lieu de s'incliner et de quitter la salle Magellan reste tranquillement devant le roi raidi dans son orgueil et expose sa seconde requête, qui est au fond l'essentiel de sa

supplique : le roi n'aurait-il pas dans ses services une situation, une occupation digne de lui ? Il se sent trop jeune et trop actif pour mener toute sa vie à la cour une existence inutile de pensionné, de mendiant. Tous les mois, toutes les semaines même, des navires partaient alors des ports du Portugal pour les Indes, l'Afrique et le Brésil ; rien ne serait plus naturel que de confier le commandement d'un de ces nombreux vaisseaux à un homme qui connaît mieux que quiconque les mers orientales. Depuis la mort de Vasco de Gama, il n'est personne dans cette ville ni dans tout le royaume qui puisse se flatter de surpasser Magellan en connaissances maritimes. Mais Manoel a peine à soutenir davantage ce regard impérieux. Il répond au navigateur par un froid refus, sans même lui laisser d'espoir pour l'avenir : il n'a pas de place pour lui.

La cause est entendue et jugée sans appel. Mais Magellan formule encore une troisième prière qui, à vrai dire, est tout simplement une question : le roi s'oppose-t-il à ce qu'il prenne du service dans un pays étranger, où il espère trouver plus d'avancement. Le roi lui accorde cette permission avec une indifférence offensante. On lui fait ainsi clairement comprendre que la cour de Portugal a renoncé à son concours sous quelque forme que ce soit.

On ignore si c'est réellement à cette occasion ou à une autre que Magellan soumit au roi son plan. Peut-être ne lui a-t-on pas laissé le temps de développer ses idées, peut-être les a-t-on froidement repoussées ; en tout cas, il a prouvé une fois de plus, au cours de cette audience, sa volonté de continuer à se dévouer corps et âme au Portugal. Seul un refus brutal le pousse à la résolution que doit prendre en pareil cas un jour ou l'autre tout homme qui sent en lui l'âme d'un créateur.

*

* *

Dès l'instant où il quitte comme un mendiant éconduit le palais de son roi, Magellan est fixé sur ce qui lui reste à faire. Il a vu et appris tout ce qu'un soldat, tout ce qu'un marin doit savoir sur terre et sur mer. Il a doublé quatre fois le cap de Bonne-Espérance, deux fois par l'ouest, deux fois par l'est. Il a frôlé la mort en maintes occasions, il a été blessé trois fois. Il a visité une foule de pays, il connaît mieux la partie orientale du globe que les plus fameux géographes et cartographes de son temps. Dix années d'expérience l'ont formé à toutes les techniques militaires, il s'entend à manier l'épée et l'arquebuse, la boussole et le gouvernail, à larguer la voile et à tirer le canon. Il sait lire et tracer un portulan, jeter la sonde aussi bien qu'un vieux pilote et se servir des instruments de bord avec autant de précision qu'un « maître de l'astrologie ». Calmes plats interminables,

cyclones de plusieurs jours, batailles navales et terrestres, pillages, guets-apens, naufrages, il connaît, il a vécu tout cela. Au cours des dix années qui viennent de s'écouler, il a appris à attendre pendant des centaines et des centaines de jours et de nuits sur des océans infinis et à agir au moment décisif avec la rapidité de l'éclair. Il s'est lié avec toutes sortes de gens, jaunes, blancs, noirs, Hindous, Nègres, Malais, Chinois, Turcs. Il a servi son roi, son pays, de toutes les façons, sur l'eau et sur le continent, en toutes les saisons et sous tous les climats, au milieu des frimas et sous des cieux torrides. Mais servir est l'affaire de la jeunesse, et à l'approche de la trente-sixième année Magellan trouve qu'il s'est assez longtemps sacrifié pour l'intérêt et la gloire des autres. Comme tous les créateurs, il aspire vers le milieu de l'existence à voler de ses propres ailes et à vivre pour lui-même. Sa patrie l'a abandonné, il se trouve dégagé de toute charge et de tout devoir envers elle. Tant mieux ! Le voilà libre. Souvent la main qui veut repousser un homme le rend en réalité à lui-même.

*

* *

Les résolutions prises par Magellan ne se manifestent jamais brutalement, avec précipitation. Si faible que soit la lumière projetée sur son caractère par les récits de ses contemporains, il est cependant une vertu qui apparaît nettement dans toutes les phases de sa vie : son étonnante discrétion. D'un naturel patient et peu bavard, réservé même dans le tumulte de l'armée, toujours il mûrit ses projets. Regardant loin devant lui, supputant en silence toutes ses chances de succès, il n'expose jamais un plan aux autres avant de l'avoir retourné dans sa tête, approfondi et rendu irréfutable.

Cette fois encore Magellan fait un merveilleux usage de l'art de se taire. Après le refus blessant du roi Manoel, un autre aurait sans doute quitté le pays sur-le-champ et fait carrément ses offres ailleurs. Lui au contraire reste encore tranquillement un an au Portugal et tout le monde ignore à quoi il s'occupe. Il mène en apparence une vie très retirée. Tout au plus note-t-on – si tant est que cela puisse surprendre de la part d'un vieil « Indien » – que Magellan fréquente assidûment les pilotes et les capitaines, en particulier ceux qui ont navigué dans la mer du Sud. Mais de quoi les chasseurs aiment-ils mieux parler que de la chasse, de quoi les navigateurs s'entretiennent-ils plus volontiers que de la mer et des pays nouveaux ? Le fait qu'il visite la Tesoraria, les archives privées du roi, et qu'il y consulte les cartes côtières, les portulans et les livres de loch des dernières expéditions au Brésil qu'on y conserve dans le plus grand mystère ne peut pas non plus éveiller les soupçons ; comment un officier désœuvré emploierait-il ses loisirs autrement qu'en étudiant les recueils et les récits concernant les

continents et les mers explorés depuis peu ?

Plus surprenante serait plutôt la nouvelle amitié qu'il contracte. En effet, Ruy Faleiro, celui avec qui il se lie de plus en plus étroitement, intellectuel impulsif, primesautier, nerveux, emporté, semble, avec sa terrible « suada », son caractère orgueilleux et querelleur, convenir aussi peu que possible à ce marin taciturne, ce soldat impassible, impénétrable. Mais les talents de ces deux hommes devenus inséparables réalisent, justement en raison de leur opposition, une certaine harmonie (fatalement éphémère). De même que Magellan se passionne pour les aventures sur mer et l'investigation pratique du monde matériel, Faleiro s'exalte pour la connaissance abstraite du ciel et de la terre. Théoricien, homme de cabinet, n'ayant jamais mis le pied sur un bateau ni quitté le Portugal, il ne connaît les routes lointaines du ciel et de la terre que par les calculs, les livres, les tableaux et les cartes. Mais dans le domaine de l'abstrait, comme cartographe et comme astronome, il passe pour la plus haute autorité de son pays. Il ne sait pas tendre une voile, mais il a inventé un système de méridiens qui englobe toute la sphère terrestre et rendra les plus grands services à Magellan au cours de son périple. Il ne sait pas tenir la barre, mais les cartes marines, les portulans, les astrolabes et les autres instruments qu'il a créés semblent avoir été les meilleurs auxiliaires nautiques de son temps. Le contact d'un tel érudit peut être d'un intérêt considérable pour Magellan, praticien idéal dont la guerre et l'aventure furent les seules universités, qui ne connaît de la géographie et de la cosmographie que ce qu'il en a appris au cours de ses voyages. Justement parce que tout à fait opposés par leurs dons et leurs goûts, ces deux hommes se complètent admirablement, comme font toujours le combinatoire et l'expérimental, l'idée et l'action, l'esprit et la matière.

Une autre communauté, plus temporelle celle-là, apparaît encore dans cette liaison singulière. Ces deux Portugais extraordinaires – chacun dans son genre – ont été profondément blessés dans leur amour-propre par leur souverain et entravés dans l'accomplissement de leur œuvre. Ruy Faleiro ambitionne depuis des années la place d'astronome royal, et, en vérité, personne au Portugal n'y aurait autant droit que lui. Toutefois il semble qu'il ait indisposé la cour par son caractère susceptible et coléreux, tout comme Magellan par sa silencieuse fierté. Ses ennemis le traitent de fou, et des rivaux malveillants, pour se débarrasser de lui par l'Inquisition, répandent même le bruit qu'il a recouru dans ses travaux à des forces surnaturelles, qu'il est en rapport avec le diable. Cette douloureuse pression de méfiance et de haine, qui pèse également sur les deux hommes, les a profondément unis. Faleiro étudie les communications et les projets de son ami et lui en donne le schéma scientifique. Ses

calculs confirment ce que Magellan avait pressenti avec son seul instinct, et plus le théoricien et le praticien comparent leurs observations, plus leur zèle s'enflamme, plus leur plan se dessine avec netteté et précision. Tous deux s'engagent sur l'honneur à ne révéler leur secret à personne avant l'heure décisive de la réalisation et à effectuer au besoin sans l'aide de leur patrie, voire à son détriment, un exploit qui n'appartiendra pas seulement à un pays mais à l'humanité entière.

*

* *

On peut se demander à présent quel est ce plan mystérieux que Magellan et Faleiro, à l'ombre du palais royal de Lisbonne, discutent secrètement, comme des conspirateurs ? Qu'a-t-il de si précieux, qu'ils s'engagent par serment à garder le secret le plus absolu et de si dangereux qu'ils le tiennent caché comme une arme empoisonnée ? La réponse paraît au premier abord assez décevante, car ce plan n'est autre que l'idée que Magellan a rapportée des Indes et à laquelle il a été encouragé par son ami Serrao, à savoir atteindre les îles des épices non pas comme le faisaient les Portugais, par la route de l'est, qui contourne l'Afrique, mais par l'ouest, en contournant l'Amérique. En soi il ne représente rien de nouveau. On sait que ce n'est pas pour découvrir l'Amérique (dont personne alors ne soupçonnait l'existence) que Colomb entreprit son célèbre voyage, mais pour atteindre les Indes, et lorsqu'en fin de compte le monde comprit l'erreur qu'il avait commise (lui-même ne l'a jamais reconnue et a soutenu jusqu'à sa mort qu'il avait abordé dans une province du Grand Khan de Chine) l'Espagne ne renonça nullement, à cause de cette découverte fortuite, au voyage des Indes. Car la joie du début avait été suivie bientôt d'une grave déception. L'affirmation de Christophe Colomb, selon laquelle à Saint-Domingue, à Hispaniola l'or se trouvait à fleur de terre, s'était révélée comme une pure galéjade. On n'avait trouvé ni or ni épices, et même pas d'esclaves. Avant le pillage des trésors des Incas par Pizarro, avant la fouille des mines d'argent de Potosi la découverte de l'Amérique ne signifiait rien du point de vue commercial. Les Castillans se souciaient beaucoup moins de coloniser l'Amérique que de la contourner le plus vite possible pour atteindre le paradis de l'or et des épices avant les Portugais. Sur l'ordre de la Couronne on poursuit sans cesse les tentatives en vue d'arriver à ce résultat. Une expédition suit l'autre, mais bientôt, dans leur recherche d'une voie maritime conduisant aux Indes, les Espagnols connaissent la même déception qu'auparavant les Portugais avec l'Afrique. Car ce nouveau continent, l'Amérique, s'avère lui aussi bien plus étendu qu'on ne le supposait tout d'abord. Partout, que ce soit au sud ou au nord, où ils tentent de

passer dans l'océan Indien, ils se heurtent à une barrière infranchissable. L'un après l'autre tous les grands conquistadors cherchent en vain une issue. À son quatrième voyage Christophe Colomb se dirige vers l'ouest pour retourner par les Indes et se heurte à la même barrière. L'expédition à laquelle prend part Americ Vespuce explore en vain la côte de l'Amérique du Sud *con proposito di andare e scoprire un isola verso Oriente che si dice Malacha,* pour atteindre les îles des épices, les Moluques. Dans sa quatrième « relacion » Cortez promet expressément à l'empereur Charles de chercher le passage à Panama. Cortereal et Cabot remontent jusqu'à l'Océan Glacial pour essayer de le trouver au nord, Juan de Solis le rio de la Plata, dans l'espoir de le rencontrer au sud. En vain ! Partout dans les régions glaciales comme dans les zones tropicales le même rempart de terre et de pierre se dresse devant eux. Déjà on est sur le point de perdre tout espoir d'atteindre par l'océan Atlantique cet autre océan que Nunez de Balboa a aperçu des hauteurs de Panama. Déjà les cosmographes dessinent sur leurs cartes l'Amérique du Sud touchant au pôle antarctique, déjà d'innombrables navires ont échoué dans cette recherche vaine, déjà l'Espagne s'est résignée à rester définitivement coupée des régions baignées par l'océan Indien parce qu'on ne peut trouver nulle part la voie qui y conduit.

Et voilà que soudain ce petit capitaine inconnu, Magellan, se lève et déclare avec une assurance absolue : « Il existe un passage conduisant de l'océan Atlantique à l'océan Indien. Je le connais, je sais l'endroit exact où il se trouve. Donnez-moi une flotte et je vous le montrerai et je ferai le tour de la terre en allant de l'est à l'ouest. »

*

* *

Ici nous nous trouvons devant le véritable secret de Magellan qui occupe depuis des siècles savants et psychologues. En soi – nous venons de le montrer – son projet n'était nullement quelque chose de nouveau. Ce qu'il y a là de nouveau c'est l'assurance avec laquelle Magellan affirme l'existence d'une route maritime vers l'Ouest. Car il ne se contente pas de dire modestement comme les autres : j'espère trouver quelque part cette route, il déclare avec énergie qu'il sait où elle se tient.

Mais comment Magellan peut-il savoir où se trouve ce passage qu'ont cherché en vain tous les autres navigateurs ? Au cours de ses précédents voyages il n'a jamais approché de la côte américaine, pas plus d'ailleurs que son associé Faleiro. S'il affirme par conséquent avec une telle assurance que cette route existe, il ne peut certes l'avoir appris que par quelqu'un qui l'a vue de ses propres yeux. Mais si quelqu'un l'a vue avant lui, il n'est plus dès lors le glorieux navigateur

que l'histoire honore, il est tout simplement le profiteur d'un exploit dont le mérite revient à un autre. Le nom de Magellan donné au détroit soi-disant découvert par lui ne serait pas plus justifié que celui d'Amérique donné au continent découvert par Christophe Colomb.

Par qui en vérité a-t-il appris l'existence d'un passage reliant les deux océans et d'où vient qu'il se fait fort avec une telle conviction de réaliser ce qu'on croyait jusqu'alors impossible, à savoir faire le tour de la terre au cours d'une seule navigation ? La première indication concernant les renseignements grâce auxquels Magellan se croyait sûr de son affaire nous la devons à Antonio Pigafetta, son compagnon et biographe, qui écrit que même lorsque l'entrée du passage se trouvait déjà sous leurs yeux personne dans toute la flotte ne croyait à son existence sauf Magellan – et cela grâce à une carte du fameux cosmographe Martin Behaim, qu'il avait retrouvée en son temps dans les archives secrètes du roi de Portugal. Cette indication de Pigafetta est en soi tout à fait plausible, car d'une part Martin Behaim a été effectivement jusqu'à sa mort (en 1507) cartographe à la cour du roi de Portugal, et d'autre part nous savons que Magellan avait pu obtenir la permission de consulter ces archives. Mais Behaim n'avait participé lui-même à aucune expédition, il ne pouvait donc avoir reçu que d'un autre la nouvelle de l'existence du passage. Lui aussi doit avoir eu des devanciers. Qui étaient donc ces devanciers ? D'autres navigateurs portugais auraient-ils atteint la route avant la confection des cartes de Martin Behaim ? La chose est probable car des documents officiels constatent qu'au début du siècle plusieurs expéditions portugaises (l'une accompagnée par Americ Vespuce) ont exploré les côtes du Brésil et peut-être même de l'Argentine. Elles seules par conséquent pouvaient avoir vu le « paso ».

Mais, nouvelle question : jusqu'où étaient arrivées ces expéditions ? Étaient-elles vraiment parvenues jusqu'au passage, à la route appelée aujourd'hui détroit de Magellan ? Pour appuyer l'affirmation selon laquelle d'autres navigateurs ont connu avant Magellan l'existence d'un « paso », on ne posséda longtemps que l'indication de Pigafetta et un globe de Johann Schœner, qui existe encore aujourd'hui et qui montre, dès 1515, c'est-à-dire longtemps avant le voyage de Magellan, un passage vers le Sud (d'ailleurs à un endroit tout à fait inexact). Mais cela n'indiquait nullement de qui Behaim et le professeur allemand avaient reçu leur information. Car à cette époque de découvertes chaque nation veillait jalousement à ce que les résultats des expéditions organisées par elle restassent strictement secrets. Les livres de bord des pilotes, les indications des capitaines, les cartes et les portulans étaient sévèrement cachés à la Tesoraria de Lisbonne, et par son édit du 13 novembre 1504 le roi Manoel interdisait sous peine de mort « de fournir aucun renseignement sur la navigation au delà du

Congo, afin que des étrangers ne pussent tirer profit des découvertes faites par le Portugal ». Déjà la question de la priorité paraissait avoir disparu comme vaine, lorsqu'une trouvaille inattendue montra ou parut montrer à qui Behaim et Schœner, et finalement Magellan, devaient leurs connaissances géographiques. Il s'agit d'une espèce de tract en allemand imprimé sur du mauvais papier et intitulé *Copia der Newen Zeytung aus Presillg Landt.* Ce tract n'est autre chose qu'un avis rédigé au début du siècle par un quelconque commissionnaire installé au Portugal et adressé à une grande maison de commerce d'Augsburg, celle des Welser. Il y est dit dans une langue effroyable qu'un navire portugais a rencontré et contourné, vers le quarantième degré de latitude, un cap derrière lequel s'ouvrait, de l'est à l'ouest, un large détroit semblable à celui de Gibraltar, qui conduisait à d'autres mers, de telle sorte qu'il était facile d'atteindre par cette voie les Moluques, les îles des épices. Cet avis affirmait par conséquent que l'océan Atlantique et l'océan Indien étaient reliés l'un à l'autre – ce qu'il fallait démontrer.

Ainsi l'énigme paraissait être enfin résolue et Magellan convaincu d'avoir utilisé une découverte faite par un autre. Car bien entendu il devait avoir connu au moins aussi bien que ce commissionnaire anonyme et les géographes allemands les résultats de cette expédition portugaise. Tout son mérite eût donc consisté à avoir fait connaître à l'humanité un secret jusqu'alors bien gardé. Habileté, promptitude et manque de scrupules dans l'utilisation des résultats obtenus par d'autres eussent été tout le secret de Magellan.

Mais différente est la réalité. Nous savons aujourd'hui d'une façon précise ce que Magellan ignorait alors : ces marins de l'expédition à laquelle nous venons de faire allusion ne sont pas en réalité parvenus au fameux détroit et leurs rapports, auxquels Magellan tout comme avant lui Martin Behaim et Johann Schœner accordèrent une foi absolue, étaient fondés sur un malentendu, une erreur. Car – et nous touchons ici à la solution du problème – qu'ont-ils vu au quarantième degré de latitude ? Que dit en fait le rapport de la *Newe Zeytung ?* Rien d'autre que ceci : les marins ont découvert à cet endroit un golfe, à l'intérieur duquel ils se sont avancés pendant deux jours sans en apercevoir le fond, et avant d'en trouver la sortie ils ont été rejetés en arrière par une violente tempête. Ils n'ont vu par conséquent rien d'autre que l'entrée d'une route maritime, dont ils ont supposé – rien que supposé – qu'elle était le canal tant cherché conduisant à la mer du Sud. Mais le passage véritable – nous le savons depuis Magellan – se trouve près du cinquante-deuxième degré de latitude. Que pouvaient donc avoir vu ces navigateurs inconnus à proximité du quarantième degré ? Il nous est donné de le supposer. Car celui qui aperçoit pour la première fois l'immense étendue d'eau que représente l'embouchure du

rio de la Plata peut comprendre que ce ne fut pas par suite d'une erreur fortuite, mais d'une erreur presque inévitable, qu'on prit tout d'abord cette embouchure pour une mer. Il était tout naturel que ces marins, qui n'avaient jamais vu de fleuve aux dimensions si formidables en Europe, eussent, devant cette vaste nappe d'eau, cru de bonne foi qu'il s'agissait de la route si longtemps cherchée de la mer du Sud. Que ces pilotes, sur le témoignage desquels s'appuie la *Newe Zeytung,* ont confondu en fait le fleuve géant avec un détroit, c'est ce que prouvent d'ailleurs les cartes dessinées ultérieurement d'après leurs indications. Car s'ils étaient descendus plus bas que le rio de la Plata et avaient trouvé le véritable détroit, le « paso », ils auraient dû faire figurer sur leurs portulans et Schœner sur son globe le rio de la Plata. Mais pas plus sur le globe de Schœner que sur les autres cartes de l'époque nous ne le voyons mentionné. À sa place et au même degré de latitude on trouve indiqué le « paso » qui conduisait soi-disant à l'océan Indien. Ainsi la question est parfaitement élucidée. Les témoignages sur lesquels s'appuyait la *Newe Zeytung* étaient erronés. Les pilotes portugais ont été victimes d'une confusion évidente et d'ailleurs tout à fait compréhensible. De son côté Magellan a agi d'une façon incorrecte en affirmant qu'il avait en sa possession des preuves authentiques de l'existence d'un « paso ». En élaborant, sur la base de rapports inexacts, son plan grandiose de circumnavigation de la terre il n'a fait que reprendre à son compte l'erreur d'autrui. Une erreur acceptée de bonne foi, tel fut en définitive le secret du grand navigateur.

Mais on aurait tort d'en rire. Quand elle est touchée par le génie et conduite par le hasard, une folle erreur peut donner naissance à la plus haute vérité. C'est par centaines qu'on compte les inventions qui dans tous les domaines de la science sont sorties de fausses hypothèses. Jamais Christophe Colomb ne se serait lancé dans l'inconnu sans la carte de Toscanelli qui évaluait d'une façon absurde les dimensions de la terre et lui fit croire qu'il pouvait aborder en un temps très court sur la côte orientale de l'Inde. Jamais Magellan n'aurait pu amener un monarque à lui confier une flotte s'il n'avait ajouté foi aux indications portées sur la carte de Martin Behaim et aux rapports fantaisistes des pilotes portugais. Ce n'est que parce qu'il a cru détenir un secret que Magellan a pu résoudre le grand secret géographique de son époque. Ce n'est que parce qu'il s'est donné de toute son âme à une erreur périssable qu'il a réussi à découvrir une vérité impérissable.

CHAPITRE IV

LA RÉALISATION D'UNE IDÉE

(20 octobre 1517 - 22 mars 1518)

Magellan est maintenant à la veille d'une grave décision. Il a un plan d'une hardiesse jamais atteinte par aucun autre navigateur et il a la certitude (ou du moins il croit l'avoir) que grâce aux informations particulières qu'il possède ce plan doit inévitablement réussir. Mais comment exécuter une entreprise aussi hardie ? Repoussé par son roi, impossible pour lui de trouver une aide auprès de ses amis les armateurs portugais : aucun d'eux n'oserait confier un commandement à un homme en disgrâce à la cour. Il ne lui reste plus qu'un moyen : s'adresser à l'Espagne. C'est seulement là qu'il peut espérer trouver une assistance, ce n'est que dans ce pays que sa personne peut avoir quelque valeur, car outre les informations précieuses qu'il a puisées à la Tesoraria de Lisbonne il offre encore à l'Espagne, ce qui n'est pas moins important pour l'entreprise projetée, un titre de propriété. Son associé Faleiro a en effet calculé – mais ce calcul est tout aussi inexact que les informations de Magellan – que les îles des épices sont situées en dehors de la zone portugaise et qu'elles se trouvent dans celle attribuée par le pape à l'Espagne. Ce sont les îles les plus riches du monde et le chemin que connaît Magellan est le plus court qui y conduise. C'est donc à la cour d'Espagne plus que partout ailleurs qu'il peut espérer trouver un encouragement. Ce n'est que là qu'il peut faire aboutir le grand projet de sa vie, certes au prix d'un sacrifice douloureux. Car s'il se tourne vers l'Espagne, il sait qu'il devra renoncer à son nom portugais de Magalhais, qu'il sera mis hors la loi, considéré par ses compatriotes comme un transfuge et un traître. On ne peut comparer l'expatriation volontaire et le passage de Magellan au service d'un pays étranger avec la conduite de Christophe Colomb, de Cabot, de Cadamosto ou d'Americ Vespuce, qui ont conduit eux aussi des flottes étrangères sur les mers. Car Magellan ne quitte pas seulement sa patrie, il porte gravement atteinte à ses intérêts en promettant au rival de son roi les îles des épices, qu'il sait déjà occupées par ses compatriotes, et même il se rend coupable d'un crime de haute trahison en confiant à des étrangers des secrets nautiques qu'il n'a pu connaître qu'en consultant les archives de la Tesoraria de

Lisbonne. Traduit en langage contemporain Magellan a, en sa qualité de gentilhomme portugais et d'ancien officier de la flotte portugaise, commis un délit analogue à celui dont se rendrait coupable de nos jours un officier livrant des cartes d'état-major et des plans de mobilisation à une puissance étrangère. Mais l'homme qui crée est soumis à une loi plus haute que la loi nationale. Celui qui a une œuvre à accomplir, une découverte à faire ou un exploit à réaliser qui intéressent l'humanité entière, celui-là sa vraie patrie ce n'est pas le pays où il est né mais son œuvre elle-même. C'est devant elle seule qu'il est en définitive responsable de ses actes. Il lui sera plus facile de mépriser les intérêts temporels d'un État que l'obligation intérieure que lui imposent ses dons particuliers et son destin. Magellan s'était rendu compte, au milieu de sa vie, après des années de fidélité à sa patrie, de la mission spéciale qui lui incombait. Comme son pays lui refusait les moyens de l'accomplir, il devait faire d'elle sa nouvelle patrie. C'est pourquoi il renonce résolument à son nom et à son honneur bourgeois pour s'épanouir dans son œuvre et son exploit immortels.

*

* *

La période de préparation est maintenant terminée. En automne 1517 il met son plan à exécution. Laissant provisoirement au Portugal son associé Faleiro, Magellan franchit la frontière espagnole. Le 20 octobre il aborde à Séville avec son esclave Henrique, qui le suit depuis des années comme son ombre. Séville n'est pas à cette époque la résidence du nouveau roi d'Espagne, Carlos Ier, connu plus tard sous le nom de Charles-Quint. Le monarque, âgé de dix-huit ans à peine, vient d'arriver des Flandres à Santander et est en route pour Valladolid, où il se propose d'installer sa cour à partir du milieu de novembre. Mais Magellan n'ignore pas que ce port est en fait le seuil de la nouvelle Inde, c'est de là que partent la plupart des navires qui se rendent vers l'ouest et tel y est l'afflux des marchands, des capitaines, des courtiers et des commissionnaires que le roi y a fait construire un comptoir commercial, la fameuse « Casa de Contratacion » appelée aussi « maison indienne », *domus indica,* ou encore « Casa del Oceano ». C'est là que sont rassemblés et gardés les actes, cartes, documents, informations et rapports de tous les navigateurs et marchands. La « maison indienne » est en même temps une bourse de marchandises, une compagnie de navigation, et on pourrait l'appeler de préférence une chambre de commerce maritime, un bureau de renseignements, où les hommes d'affaires qui financent les expéditions et les capitaines qui aspirent à les diriger viennent se mettre d'accord sous le contrôle des autorités. Quiconque se propose une nouvelle expédition sous le pavillon espagnol doit commencer par se présenter à la « Casa de

Contratacion » pour y obtenir autorisation ou soutien.

Rien ne prouve mieux la force extraordinaire de patience de Magellan que le fait qu'il ne se presse nullement de faire cette démarche nécessaire. Calculateur précis, psychologue et réaliste, Magellan a pesé sa chance et l'a trouvée légère. Il sait qu'il ne peut pénétrer à la Casa de Contratacion qu'après que d'autres mains auront tiré la sonnette. Car lui, qui le connaît dans cette ville ? Le fait qu'il a navigué pendant sept ans en Orient, qu'il a combattu sous Almeida et Albuquerque, cela ne signifie pas grand'chose dans une ville dont les tavernes fourmillent d'aventuriers au repos et où vivent encore les capitaines qui ont navigué sous les ordres de Christoph Colomb, de Cortereal et de Cabot. Qu'il vient du Portugal, où il n'a pu se faire confier aucune mission, qu'il est un émigré et même, au sens strict du mot, un déserteur, cela non plus n'est pas une recommandation. Non, la Casa de Contratacion ne lui accordera à lui, l'inconnu, le sans-nom, le *fuoroscito,* aucune confiance. C'est pourquoi Magellan se garde bien d'en franchir le seuil. Il a suffisamment d'expérience pour savoir comment il faut agir dans de pareilles circonstances. Il doit tout d'abord se faire des relations, se procurer des recommandations, avoir derrière lui une force ou de l'argent avant de commencer à négocier avec les maîtres du pouvoir et de l'argent.

Il semble du reste qu'il ait déjà, du Portugal, pris les mesures qui convenaient. Ce qui est sûr, c'est qu'il est reçu immédiatement et avec la plus grande cordialité dans la maison de Diego Barbosa. Ce dernier a renoncé, lui aussi, il y a longtemps, à sa nationalité portugaise et occupe depuis quatorze ans au service de l'Espagne le poste important d'alcade de l'arsenal. Très estimé dans toute la ville et décoré de l'ordre de Santiago, il représente pour le nouveau venu un répondant idéal. D'après certains chroniqueurs les Barbosa et les Magellan auraient été apparentés, mais ce qui, dès la première minute, lie ces deux hommes plus intimement qu'un vague cousinage c'est le fait que Diego Barbosa a lui-même, longtemps avant Magellan, navigué dans les mers des Indes. Son fils Duarte Barbosa a hérité de lui son goût des aventures. Lui aussi a sillonné en tous sens les eaux indiennes, persanes et malaises. Il a même écrit un livre de voyage très prisé à cette époque : *0 libro de Duarte Barbosa.* Ces trois hommes se lient aussitôt d'amitié. Car si l'on voit aujourd'hui des officiers ou des soldats qui ont combattu pendant la guerre sur un même secteur du front former de solides associations, à plus forte raison les quelques dizaines de vétérans de la mer qui étaient revenus par miracle de tous ces voyages aventureux devaient être heureux à cette époque de se retrouver ! Barbosa offre à Magellan de venir habiter sous son toit. Au bout de peu de temps sa fille Barbara s'éprend de cet homme énergique et imposant. Avant que l'année se termine Magellan deviendra le gendre

de l'alcade, il aura ainsi des attaches et un foyer à Séville. Le transfuge portugais a désormais droit de cité en Espagne. Il n'est plus considéré comme un réfugié, mais comme un habitant de Séville. Bien accrédité par son amitié et son alliance avec Barbosa, couvert par la dot de sa femme, qui est de six cent mille maravédis, il peut franchir sans crainte le seuil de la Casa de Contratacion.

Nous ne possédons aucun renseignement sérieux sur les entretiens qu'il a eus et l'accueil qu'il a reçu dans cette maison. Nous ne savons pas ce que Magellan, lié par son serment à Ruy Faleiro, a révélé de son projet à la commission, et il est probable que c'est par simple analogie avec Christophe Colomb qu'on prétend que la commission a brutalement repoussé ses propositions ou les a même raillées. Ce qui est sûr, c'est que la Casa de Contratacion ne voulait ni ne pouvait se lancer sous sa propre responsabilité et à ses risques et périls dans l'entreprise que lui proposait cet inconnu. Les techniciens sont par nature méfiants à l'égard de tout ce qui est extraordinaire, et c'est ainsi que cette fois encore l'un des plus grands exploits de l'histoire a été réalisé non pas grâce à l'aide des autorités compétentes mais sans elles et contre elles.

*

* *

La « maison indienne » n'a accordé aucun appui à Magellan. La première des innombrables portes qui conduisent à la salle d'audience du roi est restée fermée devant lui. Ce dut être une journée sombre pour Magellan. Vain a été son voyage, vaines les recommandations, vains les calculs qu'il a soumis, vaines son éloquence et la passion qui le domine probablement, en dépit de toute sa volonté : tous ses arguments n'ont pu décider les trois hommes, les trois spécialistes de la commission, à s'occuper de son projet.

Mais il arrive souvent à la guerre qu'au moment où un capitaine se croit vaincu et se prépare à battre en retraite un messager arrive qui annonce que l'ennemi s'est retiré, abandonnant le champ de bataille et lui laissant la victoire. C'est ce qui se passe, c'est une telle minute que vit Magellan lorsqu'il reçoit, d'une façon tout à fait inattendue, la nouvelle que l'un des membres de la commission – lui qui croyait que tous trois l'avaient écouté avec déplaisir – avait été extrêmement intéressé par son exposé. Juan de Aranda, le directeur commercial de la Casa de Contratacion, désireux d'en savoir plus long sur ce projet hautement captivant, le priait de bien vouloir se mettre en relation avec lui.

Ce qui apparaît à Magellan comme une faveur de la providence est en réalité une chose bien terrestre. Tout comme les empereurs, rois,

capitaines et hommes d'affaires de son époque, qui ne se souciaient nullement de la découverte de la terre ou du bonheur de l'humanité, ce qui pousse Juan de Aranda à se faire le protecteur de Magellan ce n'est que la perspective du profit. Homme pratique avant tout il a flairé dans la proposition du navigateur une excellente affaire. Quelque chose l'a frappé, soit l'argumentation claire et nette ou l'attitude virile de ce petit officier portugais, soit la conviction qui l'anime. En tout cas il devine derrière la beauté du projet la grandeur possible du gain. Qu'en tant que fonctionnaire du roi il ait repoussé la proposition de Magellan comme non avantageuse pour la Couronne cela n'empêche pas Aranda de s'occuper de l'affaire à titre privé, de la financer ou de tirer une commission en tant qu'intermédiaire. À vrai dire cette façon d'agir n'a rien de correct et d'ailleurs la Casa de Contratacion lui intentera plus tard un procès.

Ce serait une folie impardonnable de la part de Magellan que de se laisser arrêter par de vains scrupules. Il lui faut mettre en jeu tout ce qui est de nature à faire aboutir son projet et c'est pourquoi il confie sans doute davantage de son secret qu'il n'en avait le droit d'après la parole donnée à Ruy Faleiro. À sa grande joie il constate qu'Aranda se rallie entièrement à sa proposition. Certes, avant de risquer son argent et son influence dans cette entreprise avec un inconnu il agit comme un homme d'affaires, il se renseigne au Portugal sur le degré de confiance qu'on peut accorder à Magellan et à Faleiro. La personne à laquelle il s'adresse n'est autre que Christopher de Haro, qui a financé en son temps les premières expéditions au Sud du Brésil et qui possède une vaste connaissance des hommes et des choses. Les renseignements qu'il reçoit sont excellents : Magellan est un navigateur expérimenté et Faleiro est considéré comme un cosmographe de grande valeur.

Ainsi le dernier écueil est heureusement contourné. Désormais le directeur commercial de la Casa de Contratacion, dont l'opinion en matière maritime est considérée comme décisive à la cour, est décidé à prendre en mains les affaires de Magellan, qui sont devenues les siennes propres. Au couple Magellan et Faleiro se joint un troisième compagnon : Aranda. Dans cette nouvelle association Magellan apporte son expérience, Faleiro ses connaissances théoriques et Juan de Aranda ses relations avec le monde financier. Et dès qu'il a fait sien le projet des Portugais, Aranda se met à l'œuvre. Il écrit aussitôt une longue lettre au chancelier du roi pour lui expliquer toute l'importance de l'affaire et lui recommander Magellan comme un homme « qui peut rendre de grands services à Son Altesse ». Il écrit également aux différents conseillers pour les prier d'accorder une audience au navigateur. Bien plus : non seulement il se déclare prêt à accompagner Magellan à Valladolid, mais encore il s'offre à couvrir les frais du voyage. Ainsi en l'espace d'une nuit le vent a tourné complètement.

Magellan voit ses espérances les plus hardies dépassées par la réalité. En quelques mois de séjour en Espagne il a obtenu beaucoup plus que dans sa patrie pendant dix années de service dévoué. À présent que les portes du palais royal vont lui être ouvertes il écrit à Faleiro d'avoir confiance et de venir le plus vite possible à Séville, car tout va à merveille.

*

* *

On pourrait croire que le brave astrologue enthousiasmé par les résultats obtenus par son associé va le féliciter avec chaleur. Mais dans la vie de Magellan – et l'avenir le confirmera – il n'y a pas de belle journée sans orage. Déjà le fait que l'initiative heureuse de Magellan a rejeté Faleiro au second plan semble avoir excité la colère de celui-ci. Mais ce qui déchaîne surtout son indignation, c'est d'apprendre que ce n'est pas par pur idéalisme, mais pour obtenir une part des bénéfices qu'Aranda a décidé de les présenter à la cour.

Des scènes violentes se produisent. Faleiro accuse Magellan d'avoir violé sa promesse et trahi sans son consentement leur secret à un tiers. Dans sa colère hystérique il se refuse tout d'abord de se rendre à Valladolid. Cette sotte attitude menace de faire échouer l'entreprise lorsque Aranda reçoit soudain l'avis que l'audience à la cour est accordée. On passe encore deux jours à marchander au sujet de la commission qui reviendra à Aranda et ce n'est qu'au dernier moment que les trois associés parviennent à se mettre d'accord. On se partage honnêtement la peau de l'ours qui n'est pas encore tué. Aranda recevra un huitième des bénéfices que l'entreprise pourra rapporter, et en lui accordant cette part du profit éventuel (dont, pas plus que Magellan et Faleiro, il ne touchera d'ailleurs un seul centime) on ne paie vraiment pas trop cher les services rendus par cet homme avisé et énergique. Sur ses conseils, avant de voir le roi on s'efforcera de gagner le conseil de la Couronne.

Malheureusement il semble que Magellan n'ait pas grandes chances de faire accepter son projet au conseil. Sur les quatre membres dont il se compose trois, le cardinal Adrien d'Utrecht, l'ami d'Érasme et futur pape, Guillaume de Croix, le vieux précepteur du roi, et le chancelier d'État, Sauvage, sont des Néerlandais. Leur attention est dirigée bien plus vers l'Allemagne, où la couronne impériale doit échoir au roi Carlos et faire des Habsbourg les maîtres du monde. Pour ces nobles ou ces humanistes un projet concernant l'organisation d'une expédition au delà des mers dont les avantages ne pourraient profiter qu'à l'Espagne n'offre aucune espèce d'intérêt. D'autre part l'unique Espagnol au conseil de la Couronne et aussi le seul qui, en tant que protecteur de la Casa de Contratacion, possède des connaissances spéciales dans les

questions de navigation, est le fameux cardinal Fonseca, évêque de Burgos. Magellan dut être passablement effrayé lorsque Aranda lui cita ce nom, car il n'était pas un navigateur qui ignorât que Christophe Colomb n'eut pas, durant toute sa vie, d'adversaire plus acharné que ce prélat réaliste, ennemi par principe de tout plan extravagant. Mais Magellan n'a rien à perdre, au contraire il a tout à gagner. C'est donc d'un cœur résolu et la tête haute qu'il se présente devant le conseil de la Couronne pour défendre son projet et imposer sa mission.

*

* *

Sur ce qui s'est passé au cours de cette séance mémorable nous n'avons malheureusement que des rapports qui se contredisent et n'ont par conséquent aucune valeur. Ce qui est certain, c'est que l'attitude décidée de Magellan doit avoir immédiatement frappé les conseillers du roi. Ces derniers se rendent compte que le capitaine portugais n'est pas un de ces esprits chimériques qui depuis le succès obtenu par Christophe Colomb bombardent la cour d'Espagne de toutes sortes de projets plus ou moins fantaisistes. Cet homme est effectivement allé plus loin en Orient qu'aucun autre navigateur et lorsqu'il parle des îles des épices, de leur situation géographique, de leurs conditions climatériques et de leur richesse incalculable, ses informations s'avèrent, grâce à ses relations avec Varthema et à son amitié avec Serrao, plus sûres que celles que contiennent les archives espagnoles. Mais Magellan n'a pas encore joué ses principaux atouts. Il fait signe de s'avancer à son esclave Henrique qu'il a ramené de Malacca. Les conseillers du roi qui n'ont encore jamais vu un homme de cette race regardent avec étonnement le svelte Malais aux membres fins. On raconte que Magellan avait aussi amené une esclave de Sumatra, et que lorsqu'elle se mit à gazouiller dans sa langue natale, incompréhensible pour les assistants, il leur sembla qu'un colibri aux couleurs éclatantes était entré soudain dans la salle. Enfin Magellan donna lecture de quelques extraits des lettres de son ami Francisco Serrao, le nouveau grand-vizir du roi de Ternate, « pays plus vaste et plus riche que le continent découvert par Vasco de Gama ».

Après avoir éveillé l'intérêt des hauts personnages, Magellan présente ses conclusions et ses demandes. Ainsi qu'il l'a montré les îles des épices sont situées tellement à l'Est des Indes que ce serait un détour superflu que de vouloir, comme les Portugais, les atteindre par l'Est, en contournant l'Afrique, puis en traversant tout l'océan Indien et l'archipel de la Sonde. Le voyage par l'Ouest est beaucoup plus sûr, c'est d'ailleurs la direction que le saint Père a indiquée aux Espagnols. Certes dans cette direction se dresse comme une barrière le continent nouvellement découvert, l'Amérique, dont on affirme à tort qu'on ne

peut la contourner par le Sud. Mais lui, Magellan, possède des informations tout à fait précises, qui lui permettent d'affirmer qu'il existe un passage, un détroit, et il s'engage à mettre ce secret au service de la Couronne à condition qu'elle lui équipe une flotte. C'est seulement en empruntant cette voie que l'Espagne peut devancer les Portugais qui étendent déjà leurs mains avides vers ce trésor de la terre dont la possession fera de Sa Majesté espagnole le prince le plus riche du monde.

Mais, fait observer ici Magellan, peut-être Sa Majesté aura-t-elle des scrupules à envoyer une expédition aux Moluques, en pensant qu'elles se trouvent dans la zone que Sa Sainteté le Pape a attribuée aux Portugais. Ces scrupules sont superflus. Grâce à sa parfaite connaissance des lieux et aux calculs de son ami Ruy Faleiro il se fait fort de démontrer que ces îles, sans aucune contestation possible, font partie de la zone espagnole.

Magellan s'arrête. Maintenant que la question passe du domaine pratique au domaine théorique et qu'il faut prouver, à l'aide de méridiens et de cartes, que les îles des épices sont propriété de la Couronne d'Espagne, il laisse la parole à son ami Faleiro. Ce dernier fait apporter un globe et montre que les îles des épices sont bien situées dans la zone de souveraineté espagnole. En même temps son doigt indique la route que lui et Magellan se proposent de suivre. Certes tous ces calculs de longitude et de latitude de Ruy Faleiro s'avéreront par la suite inexacts, car ce géographe en chambre n'a pas la moindre idée de l'étendue de l'océan Pacifique, que personne n'a encore découvert et traversé ; vingt années plus tard on constatera en outre que toutes ses conclusions étaient erronées, que les îles des épices se trouvaient non pas dans la zone de souveraineté espagnole, mais dans la zone portugaise. Mais quoi ! on croit volontiers ce qui vous avantage. Et du moment que ce savant réputé affirme le contraire les conseillers du roi n'ont aucun intérêt à le contredire. Il est vrai que lorsque ceux dont la curiosité a été éveillée cherchent sur le globe le détroit en question ils ne le trouvent pas. Mais Faleiro explique que c'est à dessein qu'il ne l'a pas porté sur ses cartes afin que le secret n'en fût pas divulgué.

Le roi et ses conseillers ont écouté, mi-indifférents, mi-intéressés, les exposés de Magellan et de Faleiro. Voici que se produit la chose la plus inattendue. Ce ne sont pas les humanistes, les savants qui s'enthousiasment pour ce voyage autour du monde qui doit fixer définitivement les dimensions de la terre et confondre tous les atlas jusqu'alors existants, mais le sceptique Fonseca. À l'étonnement général ce dernier se prononce en faveur de Magellan. Peut-être, au fond de lui-même, est-il conscient de la faute qu'il a commise devant

l'histoire en s'opposant à l'entreprise de Christophe Colomb et ne veut-il pas apparaître une seconde fois comme l'ennemi de toute grande idée, peut-être les longues conversations qu'il a eues avec Magellan l'ont-elles convaincu ? En tout cas son approbation emporte une décision unanime. Le projet est accepté en principe, et Magellan et Faleiro sont priés officiellement de soumettre leurs propositions par écrit au conseil de Sa Majesté.

*

* *

En fait avec cette audience la partie est gagnée. Mais quand la chance vous a souri une fois elle ne vous abandonne plus. Depuis le peu de temps qu'il est en Espagne Magellan a déjà trouvé une femme qui l'aime, des amis qui le soutiennent, des protecteurs qui appuient ses projets, un roi qui lui fait confiance. Voici qu'un nouvel atout lui tombe dans les mains. Un beau jour arrive à Séville le célèbre armateur Christopher de Haro, le financier flamand qui travaille avec les plus grands capitalistes de l'époque, les Welser, les Fugger, les banquiers vénitiens, et qui a déjà équipé à ses frais toute une série d'expéditions. Jusqu'alors il avait établi son quartier général à Lisbonne. Mais lui aussi le roi Manoël l'a aigri par son avarice et son ingratitude. C'est pourquoi tout ce qui peut déplaire au souverain du Portugal lui fait plaisir. Il connaît Magellan, il a confiance en lui, et comme, en outre, il juge l'affaire très intéressante au point de vue commercial il se déclare prêt, au cas où la cour d'Espagne et la Casa de Contratacion ne voudraient pas avancer les fonds nécessaires, à équiper lui-même, avec d'autres financiers, la flotte demandée.

Lorsque Magellan était venu frapper à la porte de la Casa de Contratacion il se trouvait dans la position d'un solliciteur, et même après l'audience au conseil de la Couronne on cherchait encore à réduire ses prétentions. La proposition de Christopher de Haro change complètement la situation : il est maintenant dans la position d'un capitaliste, de quelqu'un qui a quelque chose à offrir. Si la cour ne veut pas courir le risque de financer elle-même l'entreprise, qu'à cela ne tienne ! Il n'a plus besoin d'argent. Qu'on lui permette seulement de naviguer sous le drapeau espagnol. Cet honneur il est prêt à le payer en versant à la Couronne d'Espagne le cinquième de tous les bénéfices de l'entreprise.

Cette proposition, qui supprime toute espèce de risque pour la Couronne, est tellement favorable que – d'une façon paradoxale ou, au contraire, d'une façon tout à fait logique – le conseil décide de ne pas l'accepter. Car, ainsi calculent les conseillers du roi, si un homme d'affaires aussi avisé que Christopher de Haro veut placer son argent dans cette entreprise, c'est qu'elle doit rapporter de gros bénéfices. Il

est donc préférable de financer le projet à l'aide des ressources du Trésor, afin de s'assurer ainsi la plus grande part des bénéfices, sans compter la gloire qu'on en tirera. Après un court marchandage toutes les demandes de Magellan et de Ruy Faleiro sont acceptées. Le 22 mars 1518 Charles-Quint signe (au nom de sa mère, Jeanne la Folle) selon la formule solennelle *Yo el Rey,* la « Capitulacion », le contrat définitif avec Magellan et Ruy Faleiro.

*

* *

« Étant donné, ainsi commence ce document historique, que vous, Hernando de Magallanes, chevalier natif du Portugal, et Ruy Faleiro, bachelier, également natif de ce royaume, vous proposez de Nous rendre un grand service dans les limites de la zone de l'océan qui Nous a été attribuée, Nous ordonnons que l'accord suivant soit conclu avec vous dans ce but. »

Suivent toute une série de clauses. La première accorde à Magellan et à Faleiro le droit exclusif de navigation dans ces mers inconnues. « … Comme il ne serait pas juste que, tandis que vous irez là-bas, d'autres puissent vous nuire, en faisant de même, étant donné que vous avez pris sur vous les charges de cette entreprise, c'est Ma volonté et Je promets que pour les dix années qui viennent on ne donnera à personne la permission de prendre la même route pour faire les découvertes que vous avez projetées. Dans le cas où quelqu'un désirerait entreprendre ce voyage et Nous en demanderait l'autorisation, Nous voulons, avant de l'accorder, vous le faire savoir afin que dans le même laps de temps et avec le même équipement et autant de navires que les autres, vous puissiez l'entreprendre vous-mêmes. » Dans les paragraphes suivants on promet à Magellan et à Faleiro « en considération de leur bonne volonté et des services rendus par eux » un vingtième de tous les revenus qui seront tirés des territoires qu'ils découvriront, ainsi qu'un droit spécial sur deux îles, au cas où ils réussiraient à en découvrir plus de six. En outre on leur accorde, comme dans le contrat signé avec Christophe Colomb, pour eux-mêmes et pour leurs héritiers, le titre de gouverneur de tous ces territoires. Le fait que l'on adjoint à l'expédition un représentant du roi, un trésorier et un comptable pour exercer un contrôle sur les dépenses ne signifie nullement que la liberté d'action des capitaines sera en rien diminuée. De plus le roi s'engage expressément à fréter cinq navires d'un tonnage déterminé et à les munir d'équipages, de provisions et d'artillerie pour deux années. Et ce document se termine par ces mots solennels : « Pour tout ce qui précède Je promets et engage Mon honneur et Ma parole royale que J'ordonnerai que tout soit fait ainsi qu'il a été exposé plus haut, et dans ce but J'ai ordonné

que ce contrat soit établi et signé de Mon nom. »

Mais ce n'est pas tout. Il est encore déclaré que tous les fonctionnaires du royaume d'Espagne, depuis le plus grand jusqu'au plus petit, devront être mis au courant de ce contrat afin qu'ils accordent à Magellan et à Faleiro en tout et pour tout *(en todo é por todo, para agora é para siempre)* l'aide dont ils peuvent avoir besoin, et cet ordre est transmis *al Ilustrisimo Infante D. Fernando, é a los* « *Infantes Prelados, Duques, Condes, Marqueses, Ricos Homes, Maestres de las Ordenes, Comendadores e Subcomendadores,… Alcades, Alguaciles de la nuestra Casa é Corte é Chancillerias é a todos los Concejos é Gohemadores, Corregidores é Asistentes, Alcades, Alguaciles, Meriones, Prebostes, Régidores é otras cualesquier justicias é oficiales de todas las ciudades, villas é logares de los nuestros Reinos é Senorios* », par conséquent à tous les bureaux, fonctionnaires et personnages officiels, depuis le prince héritier jusqu'au dernier soldat. On proclame ainsi d'une façon tout à fait claire et nette qu'à partir de ce moment tout le royaume d'Espagne est mis au service de deux émigrés portugais hier encore inconnus.

*

* *

Magellan n'avait jamais jamais espéré cela même dans ses rêves les plus hardis. Mais quelque chose de plus étonnant et de plus important encore se produit. Charles-Quint, qui dans ces années de jeunesse était d'un tempérament particulièrement hésitant et réservé, se révèle le défenseur le plus ardent de ce nouveau voyage des Argonautes. C'est lui qui se montre le plus actif et le plus impatient. Toutes les semaines il se fait envoyer un rapport sur les progrès de l'entreprise, et chaque fois qu'une entrave apparaît ou qu'un obstacle se présente, il suffit que Magellan s'adresse à lui pour qu'aussitôt une lettre du roi parvienne qui brise toute résistance. C'est pour ainsi dire la seule fois au cours de tout son long règne que ce monarque a servi avec une fidélité inébranlable une grande idée. Un tel empereur comme protecteur, et tout un pays à sa disposition, cette ascension fabuleuse a dû sembler étrange à Magellan. En l'espace de quelques semaines le sans patrie qu'il était, l'homme méprisé, sans situation est devenu capitaine-général d'une flotte de cinq navires, chevalier de l'ordre de Santiago, futur gouverneur de toutes les îles et terres qu'il découvrira, maître absolu d'une Armada et avant tout maître, pour la première fois, de son destin.

CHAPITRE V

UNE VOLONTÉ À L'ASSAUT DE MILLE OBSTACLES

(22 mars 1518 - 10 août 1519)

Des grands exploits des héros le monde, pour des raisons de simplification synoptique, ne retient de préférence que l'instant dramatique, pittoresque : César passant le Rubicon, Napoléon au pont d'Arcole. Cette brutale amputation a l'inconvénient de mettre dans l'ombre les années non moins créatrices de la préparation, la lente gradation spirituelle, constructive du fait historique. Représenter Magellan lui aussi au moment du triomphe, quand il franchit le détroit qu'il a découvert, peut séduire le peintre, le poète. En réalité, la partie la plus ardue de son œuvre fut peut-être d'arracher l'obtention d'une flotte, de poursuivre son armement au milieu de mille difficultés. L'ancien « sobresalente », le « soldat anonyme », se trouve tout à coup en présence d'une tâche formidable. Organisateur novice, il doit accomplir quelque chose de nouveau, de jamais réalisé : équiper une escadre de cinq navires en vue d'un voyage sans exemple auquel ne s'applique aucune mesure connue. Personne ne peut le conseiller, car tout le monde ignore les zones vierges dans lesquelles il va s'aventurer le premier. Personne ne peut lui prédire la durée de son expédition, vers quel pays, quel climat, quels peuples elle le conduira. L'équipement de cette flotte doit parer à toutes les éventualités à la fois : températures polaire et tropicale, tempêtes et calmes plats, navigation d'une, deux, voire trois années, guerre et commerce. Il doit tout prévoir, tout faire, tout réaliser par lui-même, et cela en dépit des obstacles les plus inattendus. C'est maintenant seulement, en face de l'immensité de cette entreprise, que se révèle l'énergie de Magellan, longtemps éclipsée par les événements. Alors que son rival en gloire, Colomb, ce « Don Quichotte de la mer », ce fantasque naïf et idéaliste, se déchargeait sur Pinzon et sur les autres pilotes des soucis trop terre-à-terre des préparatifs, Magellan – semblable en cela à Napoléon – se montre aussi hardi dans la conception de son expédition que méticuleux et méthodique dans l'examen, le choix des détails. Il allie lui aussi une imagination puissante à une géniale précision, et de même que Bonaparte avait dû calculer plusieurs semaines avant son foudroyant passage des Alpes combien de livres de poudre, de sacs

d'avoine il lui faudrait disposer à tel ou tel point de sa route, ce conquérant de l'univers prémunit ses vaisseaux contre tout risque pour un avenir de deux ou trois ans. Quelle tâche surhumaine pour un homme seul que de vaincre, au cours d'une tentative aussi vaste, aussi illimitée, les difficultés de toute espèce que présente la réalisation de son idée ! Sans doute l'empereur Charles s'est engagé à fournir tout ce qui était nécessaire pour cette expédition et a requis ses fonctionnaires de prêter leur plus large concours à sa préparation. Mais entre un ordre, même émanant d'un empereur, et son exécution, il y a place pour une foule de retards et d'empêchements. Aussi Magellan ne laisse à personne le soin de mettre en œuvre son projet ; tout en discutant ferme avec la Casa de Contratacion, avec les employés, les marchands, les fournisseurs, les ouvriers, conscient de sa responsabilité envers les hommes qui lui confient leur existence, il surveille les moindres préparatifs de son voyage. Il contrôle lui-même les marchandises à bord, revise les factures, vérifie les cordages, les armes ; il connaît comme sa poche les cinq navires depuis la hune jusqu'à la cale. Comme ces hommes qui travaillaient à la reconstruction du temple de Jérusalem la truelle dans une main, l'épée dans l'autre, il faut encore que Magellan, tout en armant sa flotte pour un voyage dans l'inconnu, se défende contre la malveillance et l'hostilité de ceux qui essayent à tout prix d'empêcher son départ – lutte héroïque d'un individu contre un triple front d'adversaires, contre les ennemis du dedans, ceux du dehors et la résistance que la matière oppose à tout dessein qui dépasse les limites ordinaires. Non seulement pendant l'action, mais même au cours des préliminaires il a fait preuve d'un héroïsme et d'un esprit de sacrifice surhumains. La somme des obstacles qu'un homme surmonte en pareil cas donne toujours la mesure véritable, exacte, de l'œuvre et de celui qui l'a accomplie.

*

* *

La première attaque dirigée contre l'entreprise de Magellan vient du Portugal. Bien entendu le roi Manoel a immédiatement appris l'accord conclu ; il ne pouvait recevoir nouvelle plus mauvaise. Le monopole des épices lui rapporte à présent deux cent mille ducats par an et ses vaisseaux n'ont fait encore que s'approcher de la mine d'or elle-même, les Moluques. L'idée que les Espagnols pourraient atteindre ces richesses par l'ouest avant ses navires est pour lui un cauchemar. Le péril est trop grand pour le trésor de la Couronne pour que Manoel n'essaye pas par tous les moyens d'empêcher cette dangereuse expédition. Aussi charge-t-il officiellement son ambassadeur Alvaro da Costa de la faire avorter.

Alvaro da Costa affronte hardiment la difficulté et l'attaque même

par les deux bouts. Il va d'abord trouver Magellan et cherche à la fois à l'intimider et à le séduire. Ne se rend-il pas compte du péché qu'il commet envers Dieu et son roi en servant un souverain étranger ? Ignore-t-il que don Manoel doit épouser Léonore, la sœur de Carlos Ier, et que l'entreprise qu'il projette peut faire rompre le mariage ? En même temps, l'ambassadeur lui prédit les plus hautes récompenses s'il revient à la raison, dénonce la « Capitulacion » et rentre à Lisbonne en loyal sujet de Sa Majesté. Mais Magellan sait le peu d'amour que lui porte son seigneur et maître et se doute bien qu'en fait de récompenses un bon coup de poignard serait le prix de son retour. Aussi déclare-t-il qu'il regrette, mais qu'il est trop tard. Il a donné sa parole au roi d'Espagne ; il doit y faire honneur.

Ce petit Magellan, pièce minuscule et pourtant redoutable de l'échiquier diplomatique, était imbattable. Alvaro da Costa risque alors un audacieux « échec au roi ». Il demande une audience au souverain espagnol, et sa lettre à don Manoel prouve avec quelle violence il entreprend le jeune Carlos : « En ce qui concerne l'affaire Ferdinand Magellan, Dieu sait tout ce que j'ai fait et le mal que je me suis donné ! Je parlai très énergiquement au roi de cette question… Je lui remontrai qu'un roi se désobligeait et contrevenait aux usages en prenant à son service les sujets d'un souverain allié, contre les désirs formels de celui-ci ;… Je le priai de considérer que ce n'était vraiment pas l'heure d'offenser Votre Altesse, surtout pour une affaire aussi futile et aussi hasardeuse. N'avait-il pas toujours à sa disposition assez de sujets et d'autres gens pour faire des découvertes sans employer ceux qui avaient irrité Votre Altesse ?… Je lui représentai combien Votre Altesse serait froissée d'apprendre que ces hommes avaient demandé l'autorisation de s'en retourner et ne l'avaient pas reçue. Finalement, je le suppliai de consentir, dans son propre intérêt et dans celui de Votre Altesse, à une de ces deux solutions : permettre à ces deux hommes de rentrer dans leur pays ou bien retarder l'expédition d'un an. »

Carlos Ier n'est pas encore rompu à la diplomatie. C'est pourquoi il ne peut entièrement dissimuler l'étonnement que lui cause le mensonge éhonté d'Alvaro affirmant que Magellan et Faleiro désiraient rentrer au Portugal et n'en étaient empêchés que par la cour d'Espagne. « Il fut si surpris, note da Costa, que de mon côté j'en fus décontenancé. » Quant à la demande de différer d'un an le voyage projeté, le roi ne se laisse point prendre à cette malice cousue de fil blanc. C'est justement le temps nécessaire au Portugal pour équiper une flotte en toute hâte et occuper les îles des épices avant l'Espagne. Aussi réplique-t-il froidement à l'ambassadeur qu'il ferait mieux de s'adresser au cardinal d'Utrecht. Celui-ci renvoie la chose devant le conseil de la Couronne ; ce dernier désigne Fonseca, l'évêque de

Burgos, comme étant le conseiller royal le plus qualifié pour connaître de cette affaire. Par ce procédé dilatoire on enterre sans bruit la protestation diplomatique du Portugal, non sans inonder son souverain d'eau bénite de cour : il n'entre pas du tout dans l'intention du roi Carlos, assure-t-on, de créer le moindre ennui à son « muy caro é muy amado tio é hermano » le roi Manoel. Alvaro da Costa n'a rien obtenu et même la jalouse intervention du Portugal a favorisé Magellan d'une façon imprévue. Les caprices des grands monarques de la terre se heurtent étrangement dans la destinée du fidalgo hier encore inconnu. C'est seulement au moment où Carlos Ier lui a confié une flotte que ce petit officier devient un personnage aux yeux de don Manoel. En revanche, depuis que ce dernier essaye de le ravoir à tout prix, Carlos l'apprécie davantage. Et plus l'Espagne cherche à hâter le départ de sa flotte, plus le Portugal fait de furieux efforts pour le retarder.

*

* *

Un sabotage secret de l'expédition est organisé par Sebastian Alvarez, consul du Portugal à Séville. Il rôde constamment autour des cinq vaisseaux, contrôle et énumère toutes les cargaisons qu'on charge à bord. Il se lie intimement avec les officiers espagnols aux ordres de Magellan, leur retourne adroitement le couteau dans la plaie en leur demandant si de vrais gentilshommes castillans comme eux allaient sérieusement obéir au doigt et à l'œil à ces deux aventuriers portugais ? Le nationalisme est une corde que la main la plus inexperte fait vibrer sans grande peine. La sourde jalousie des marins sévillans envers les deux Portugais s'enflamme bientôt. Quoi ! sans qu'ils aient jamais navigué au service de l'Espagne, sur une simple vantardise de leur part, on a confié une flotte à ces deux étrangers et on les a nommés amiraux et chevaliers de l'ordre de Santiago ! Mais la rumeur confuse qui gronde autour de la table des capitaines et dans les tavernes ne suffit pas à Alvarez. Il lui faut bel et bien une émeute qui coûte à Magellan son commandement et – mieux encore – la vie si possible. L'adroit espion est un maître – reconnaissons-le – dans l'art de fomenter une révolte.

Dans tous les ports du monde il y a une foule indolente de flâneurs qui ne savent comment tuer le temps. C'est ainsi que par une journée d'octobre ensoleillée une troupe de badauds – quoi de plus délectable pour un fainéant que de regarder travailler les autres ? – traîne autour du *Trinidad,* le vaisseau-amiral de Magellan qu'on vient d'amener au rivage pour le calfater et le caréner. Les mains dans les poches, mâchonnant cette herbe appelée tabac nouvellement venue des Indes occidentales, les « chômeurs » sévillans admirent l'habileté des vaillants matelots qui, à l'aide du marteau et du tampon, de la poix et

de l'étoupe, bouchent les moindres fissures. Tout à coup quelqu'un dans la foule désigne le sommet du grand mât. Quelle humiliation, s'écrie-t-il, de voir ce Magellan, un homme venu d'on ne sait où, arborer insolemment, en plein port de Séville, sur un bâtiment espagnol le pavillon portugais ! Un Andalou ne devrait pas subir cette provocation sans protester ? Les badauds ainsi interpellés ne remarquent pas que l'ardent patriote qui dénonce avec tant d'emphase cet outrage à l'honneur national n'est point un Espagnol, mais le consul du roi de Portugal, le senhor Sebastian Alvarez, qui joue ici le rôle d'agent provocateur. Ils se joignent à lui et, au bruit qu'ils font, des curieux affluent de tous côtés. Quelqu'un propose d'arracher sur-le-champ l'oriflamme étrangère. Et la meute se précipite sur le navire.

L'alcade accouru, Magellan, qui surveille le travail des matelots depuis trois heures du matin, s'empresse de lui expliquer la méprise des assaillants. C'est par hasard que le pavillon royal espagnol n'a pas été hissé au grand mât ; on le repeint à neuf justement aujourd'hui ; l'autre bannière n'est pas celle du Portugal, mais son pavillon personnel, qu'il est tenu d'arborer sur le vaisseau-amiral. Puis, croyant avoir dissipé ce malentendu, il invite l'alcade à user de son autorité pour faire évacuer le pont par les manifestants.

Toutefois il est infiniment plus facile de soulever une foule ou même un peuple entier que de l'apaiser. La populace – l'alcade avec elle – veut être satisfaite. Qu'on enlève d'abord le pavillon étranger, sinon c'est elle-même qui le fera. Déjà la discussion menace de s'envenimer. En vain le docteur Matienzo, le plus haut fonctionnaire de la « maison des Indes », veut intervenir. L'alcade, entre-temps, a déjà ramené des renforts en la personne de l'officier du port, suivi de sa brigade de police. Celui-ci déclare l'Espagne outragée par l'acte de Magellan et ordonne à ses alguazils d'arrêter le capitaine portugais pour avoir hissé le drapeau du Portugal dans un port espagnol.

Cette fois Matienzo s'interpose énergiquement et avertit l'officier. Qu'il prenne garde ! C'est se mettre dans un mauvais cas que d'arrêter un capitaine que le roi d'Espagne a lui-même élevé au grade suprême. Il ferait mieux de ne pas se mêler de cette affaire. Trop tard ! L'équipage de Magellan est déjà aux prises avec la lie du port. On tire l'épée, et seule la présence d'esprit et le calme imperturbable de Magellan empêchent l'émeute si machiavéliquement fomentée par l'agent provocateur qui jubile. Bon, déclare Magellan, je suis prêt à quitter le navire. Que la populace dispose à sa guise d'un bien royal ! Mais la responsabilité des dégâts éventuels incombera aux officiers du port. Cela ne fait pas l'affaire des hommes de police qui se retirent furieux. Quelques jours plus tard ils reçoivent fortement sur les doigts : Magellan a écrit sur-le-champ au roi pour se plaindre que sa majesté a

été offensée dans sa personne. Sans hésiter Charles-Quint prend le parti de son amiral : les officiers du port sont punis. Alvarez s'est réjoui trop tôt, et les travaux se poursuivent librement.

La perfide manœuvre a lamentablement échoué. Mais à peine a-t-on triomphé d'une difficulté qu'une autre se présente. Chaque jour amène de nouveaux incidents. D'abord les chefs de la Casa de Contratacion exercent une résistance passive. Magellan doit faire appel contre cette obstruction au concours personnel de Charles-Quint. Seul un rescrit signé de la main de l'empereur réussit à tirer ces fonctionnaires de leur léthargie volontaire. C'est alors que le trésorier de la « Casa » découvre subitement que la caisse est vide. Il semble un moment que faute d'argent l'entreprise va être ajournée indéfiniment. Mais l'indomptable volonté de Magellan sait triompher de toutes les résistances ; il pousse la Cour à intéresser des bourgeois dans l'affaire. Deux des huit millions de maravédis que doit coûter l'armada sont réunis grâce à un consortium rapidement constitué par Christopher de Haro, qui reçoit en récompense le droit de participer pour une quote-part égale aux expéditions futures.

Maintenant que la question financière est réglée on peut enfin mettre les navires en état et les équiper. Ils n'avaient pas l'allure bien royale, les cinq galions du roi, le jour où ils étaient entrés dans le port de Séville. « Ils sont fort vieux et tout retapés, écrit l'espion Alvarez au Portugal, et j'aurais grand peur s'il me fallait prendre l'un d'eux, ne serait-ce que jusqu'aux Canaries, car leurs flancs sont mous comme beurre ». Mais Magellan, navigateur expérimenté, qui sait que bien souvent les vieilles montures vous mènent plus loin que les jeunes et qu'un travail consciencieux peut renflouer les bateaux les plus éprouvés ne perd pas son temps. Pendant que sur ses indications des ouvriers de métier travaillent nuit et jour à la transformation et à la remise à neuf de ces vieux bâtiments il s'occupe de l'enrôlement d'un équipage bien amariné.

Hélas ! déjà une nouvelle difficulté se prépare. Bien que des hérauts aient tambouriné dans toutes les rues de Séville et qu'on ait même envoyé des recruteurs à Cadix, à Palos et dans tous les ports, on n'arrive pas à réunir les deux cent cinquante hommes nécessaires. Il faut que le bruit se soit répandu que tout n'était pas rassurant dans ce voyage, car les recruteurs ne veulent pas préciser la direction ni le but de l'entreprise ; en outre le fait d'embarquer des vivres pour deux ans semble suspect aux gens. La bande de loqueteux qu'on finit par rassembler n'a vraiment rien d'une garde d'honneur ; c'est un ramassis de toutes les races et de toutes les nationalités, qui fait penser aux conscrits de Falstaff : Espagnols, Nègres, Basques, Portugais, Allemands, Anglais, Cypriotes, Corfiotes, tous de vrais « desperados »

qui, pour toucher une prime et avec l'espoir d'un gain futur élevé iraient au bout du monde et vendraient leur âme au diable.

À peine l'équipage est-il enrôlé que surgit une nouvelle anicroche. La Casa de Contratacion prétend qu'il y a trop de Portugais parmi les recrues et qu'elle ne versera pas un maravédi à ces étrangers. Pourtant la cédule royale laissant à Magellan toute liberté dans le choix de ses effectifs celui-ci persiste dans son droit : nouvelle lettre à l'empereur, nouvel appel au secours. Mais cette fois l'affaire est épineuse. Sous le prétexte de ne pas offenser don Manoel en dotant cette expédition d'un équipage comptant trop de Portugais, en réalité par crainte que Magellan ne forme avec eux une coterie, l'empereur limite leur nombre à cinq pour toute l'escadre. Autre empêchement : les matériaux, que, pour des raisons d'économie, on a commandés dans d'autres provinces et même en Allemagne, ne sont pas arrivés en temps voulu. Ce retard n'a pas encore été réparé qu'un des capitaines espagnols se révolte contre l'amiral et l'insulte en présence des hommes. Il faut derechef faire appel à la Cour, de nouveau le roi doit mettre de l'huile dans les rouages. Vingt fois il semble que l'entreprise va échouer avant même que l'armada ait quitté le port de Séville.

Mais grâce à sa vigilance et à sa tenace énergie Magellan a raison de tous les obstacles. À son grand dam Alvarez, l'agent de Manoel, est obligé de reconnaître que toutes ses intrigues en vue d'empêcher l'expédition ont avorté devant la résistance patiente, mais acharnée de son adversaire. Déjà les cinq navires gréés de neuf, presque entièrement affrétés et montés, attendent l'ordre du départ. Il semble à présent qu'il soit impossible de gêner encore Magellan. Mais Alvarez a gardé une flèche dans son carquois, une flèche empoisonnée : il s'en servira pour atteindre Magellan à l'endroit le plus vulnérable. Une lettre d'Alvarez à don Manoel nous renseigne avec précision à ce sujet :

« Jugeant l'instant venu, écrit l'agent secret à son roi, de communiquer à Magellan ce que Votre Altesse m'avait chargé de lui dire, je me rendis chez lui. Je le trouvai occupé à emballer des provisions et différents objets dans des paniers et des caisses. J'en conclus qu'il persistait dans son détestable projet, et, me doutant que ce serait mon dernier entretien avec lui, je l'exhortai encore une fois, comme je l'avais fait souvent en bon patriote et en ami, à s'abstenir de la grave faute qu'il était sur le point de commettre. Je lui représentai que sa route cachait autant de dangers que la roue de Sainte-Catherine, et qu'il ferait bien mieux de rentrer dans sa patrie et dans la faveur de Votre Altesse sur la générosité de laquelle il pouvait compter… Il devrait pourtant se rendre compte que tous les Castillans de condition de cette ville le considèrent comme un homme de basse extraction et sans aucune éducation… et que, depuis qu'il a pris parti contre Votre

Altesse, on le regarde communément comme un traître… »

Mais toutes ces paroles ne font pas la moindre impression sur Magellan. Tout ce qu'Alvarez lui apprend sous le masque de l'amitié il le sait déjà. Mieux que quiconque il sait que Séville, que l'Espagne tout entière lui est hostile. Il n'ignore pas que c'est en grinçant des dents que les capitaines castillans se soumettent à ses ordres. Mais que lui importent l'inimitié de messieurs les alcades de Séville, les murmures des envieux et des « sang-bleu » : à présent que sa flotte est prête à appareiller nul roi, nul empereur ne peuvent l'empêcher de partir. Une fois au large, il sera en sécurité, maître à bord après Dieu, maître de sa route, maître de sa destinée, n'obéissant plus qu'à sa mission.

Cependant Alvarez n'a toujours pas encore décoché la flèche qu'il tient en réserve. Il la tire alors de son carquois. Il voudrait encore, dit-il hypocritement à Magellan, lui donner un dernier conseil « d'ami ». Il l'avertit « loyalement » de ne pas trop se fier aux paroles mielleuses du cardinal Fonseca ni même aux assurances de la cour d'Espagne. Sans doute Charles-Quint l'a nommé amiral ainsi que Faleiro et lui a confié le commandement suprême de la flotte. Mais est-il certain qu'on n'ait pas donné à d'autres des instructions secrètes qui limitent son autorité ? Qu'il ne s'illusionne pas, et surtout, qu'il ne s'en laisse pas compter : en dépit des actes officiels, son amiralat et son commandement unique ne sont pas solides. Il existait – il ne pouvait lui en dire davantage – toutes sortes de clauses et d'instructions connues seulement des fonctionnaires royaux qui l'accompagnaient « dont on ne lui donnerait connaissance que lorsqu'il serait trop tard pour son honneur ! »

« Trop tard pour son honneur ! » Magellan a tressailli involontairement. Le sursaut de cet homme imperturbable, si habile d'ordinaire à maîtriser son émotion, montre que cette flèche imprévue l'a touché au cœur, et l'adroit archer peut constater avec fierté : « Il fut extrêmement surpris que je fusse si bien informé. » Le créateur connaît toujours mieux que quiconque le défaut de son œuvre et ses dangers cachés. Ce qu'Alvarez lui dit, Magellan le sait. Depuis longtemps il n'a pu s'empêcher de remarquer une certaine ambiguïté dans l'attitude de la cour d'Espagne et de multiples indices lui font craindre qu'on ne joue pas franc jeu avec lui. L'empereur n'a-t-il pas déjà contrevenu au texte de la Capitulacion en lui interdisant d'avoir à son bord plus de cinq Portugais ? Après tout, la cour ne le prend-elle pas pour un agent secret du Portugal ? Et ce « veedor », ce « contador », ce « tesorero » qu'on lui a adjoints ne sont-ils réellement que des fonctionnaires. Ne seraient-ils pas chargés de le surveiller et, par la suite, de lui arracher des mains le commandement de l'Armada ? Il ne peut se le dissimuler, il y a une certaine vraisemblance dans les insinuations perfides

d'Alvarez. Magellan se trouve en face d'un danger insondable. Il est envahi par un sentiment de malaise semblable à celui que peut éprouver un homme en s'asseyant à une table de jeu avec des inconnus et qu'assaille, avant même d'avoir touché une carte, le soupçon que tous ne sont que des tricheurs ligués contre lui.

Ce que Magellan vit en cette minute, c'est la tragédie de Coriolan, du transfuge par amour-propre, immortalisée par Shakespeare. Comme lui, Coriolan est un homme qui a servi fidèlement sa patrie pendant des années, qui, injustement repoussé par elle, met son talent dédaigné au service de l'adversaire. Mais rien ne sert – à Séville comme à Rome – à un déserteur d'avoir la conscience pure. Le soupçon que celui qui a trahi un drapeau peut en trahir un autre, que celui qui a abandonné son roi peut être infidèle une seconde fois, s'attache à lui comme son ombre. Il sera toujours seul, et seul contre tous. Un drame ne commence vraiment qu'au moment où le héros reconnaît le tragique de sa situation ; et peut-être en cette minute Magellan a-t-il pressenti tout son malheur.

Mais le rôle d'un héros est aussi de lutter contre un destin écrasant. Magellan repousse énergiquement le tentateur. Non, il ne pactisera pas avec Manoel ! Alvarez se retire découragé ; seule la mort, l'espion s'en rend compte, pourrait briser la volonté de cet homme de fer, et il conclut son rapport au roi de Portugal par ce pieux souhait : « Plaise au Dieu Tout-Puissant qu'ils aient le sort des Cortereal ! » c'est-à-dire qu'ils se perdent sans laisser de traces dans l'océan inconnu, comme les frères Cortereal dont la fin et le tombeau sont restés un mystère. « Si ce vœu se réalise Votre Altesse sera délivrée de tout souci et continuera d'être enviée par tous les princes de la terre. »

Le coup n'a pas terrassé Magellan et ne l'a pas fait céder. Mais le venin corrosif du soupçon commence ses ravages dans son âme. Dès ce moment, il se sait environné – ou pense l'être – d'ennemis sur son propre vaisseau. Toutefois ce sentiment d'insécurité ne l'abat nullement, il durcit plutôt sa volonté, il stimule son courage. Celui qui voit approcher une tempête sait que le moyen de sauver le navire et l'équipage est que le capitaine prenne la barre en main et la tienne bien.

S'il doit être seul, Magellan veut l'être réellement : le commandement de la flotte ne doit pas être réparti plus longtemps entre deux « capitan-generales », entre deux amiraux. Un seul doit commander, envers et contre tous s'il le faut. Il ne veut pas s'encombrer davantage de cet être querelleur, de cet hystérique qu'est Ruy Faleiro, il faut jeter ce lest par-dessus bord avant que la flotte quitte le port. Depuis longtemps l'homme n'est plus pour lui qu'un fardeau inutile. Il n'a rien fait pendant ces derniers mois, car ce n'est

pas l'affaire d'un astrologue de recruter des matelots, de faire calfater des bateaux, de choisir des vivres, de vérifier des mousquetons et d'établir des règlements ; il sent qu'il lui sera plus une gêne qu'un secours durant le voyage et il a besoin d'avoir les mains libres contre les dangers qu'il va affronter et la conjuration qui peut-être se prépare derrière lui.

On ignore comment Magellan a pu accomplir cet ultime et adroit tour de force ; Faleiro se serait soi-disant tiré son horoscope et trouvant qu'il ne devait pas revenir de cette expédition il se serait effacé de lui-même. Pour sauver les apparences une sorte d'avancement en grade couvre sa démission : un édit royal confère à Faleiro le commandement unique d'une seconde flotte (qui n'existe qu'à l'état de projet). En revanche Faleiro remet à son compatriote ses cartes et ses tables astronomiques. Ainsi, le dernier obstacle, le plus rude de tous, se trouve écarté, et l'entreprise de Magellan redevient ce qu'elle était à son début : son idée et son exploit personnels. Tout lui incombe à présent : charges et peines, responsabilités et dangers, mais aussi la plus grande joie du créateur : ne devoir qu'à soi-même la réalisation de l'œuvre qu'il s'est proposée.

CHAPITRE VI

LE DÉPART

(20 septembre 1519)

Le 10 août 1519, un an et cinq mois exactement après que Charles-Quint a signé la Capitulacion, les cinq navires quittent enfin la rade de Séville pour descendre vers San Lucar de Barrameda où le Guadalquivir débouche en pleine mer. On doit y procéder à la dernière inspection et à l'approvisionnement définitif de la flotte. Mais le véritable départ a déjà eu lieu. À l'église Santa Maria de la Victoria, après avoir prêté à genoux le serment de fidélité, Magellan a, devant tous les équipages réunis et une foule admiratrice et respectueuse, reçu du « corregidor » Sancho Martinez de Leyva la bannière royale. Sans doute se rappelle-t-il à cette heure que lors de son premier départ pour les Indes il s'est également agenouillé dans une cathédrale et a prêté le serment de fidélité. C'était, il est vrai, devant un autre drapeau, le drapeau portugais, et un autre roi, Manoel de Portugal. Avec le même respect que le jeune Magellan regardait alors l'amiral Almeida déroulant la bannière de soie et l'élevant au-dessus de la foule agenouillée, les deux cent soixante-cinq hommes de l'armada lèvent aujourd'hui les yeux sur lui, leur chef et le maître de leur destinée.

Dans le port de San Lucar, en face du château du duc de Médina Sidonia, Magellan procède à la dernière inspection. Avec le soin et l'amour d'un artiste examinant et éprouvant son instrument quelques minutes avant le récital, il passe encore une fois la revue de sa flotte avant de prendre la mer. Certes il connaît ces cinq navires comme sa poche. Quel n'avait pas été son effroi lorsqu'il les avait vus pour la première fois, ces bâtiments achetés en toute hâte, vieux, lamentables et usés par les voyages. Mais depuis ce jour on a fait de bon travail. Chacun des vieux galions a été transformé de fond en comble, les côtes vermoulues remplacées par des neuves. De la quille à la pointe des mâts, on les a goudronnés et cirés, calfatés et astiqués. Lui-même il a inspecté chaque planche, vérifié si elle était en bon état, examiné méticuleusement chaque cordage, chaque vis, chaque écrou. Les voiles qui arborent la croix de Saint-Jacques, protecteur de l'Espagne, sont de toile solide, les hunes ont été refaites, tout est propre et en place. Maintenant personne n'oserait plus railler ces navires entièrement

rajeunis. Certes ils ne sont pas taillés pour la course, et ils feraient piètre figure dans une régate, ces cotres ronds, lourds et ventrus, mais étant donné leur largeur et leur profondeur ils offrent beaucoup de place pour la cargaison et une certaine sécurité par gros temps. En cas de tempête ils sont même capables, selon toutes prévisions, de surmonter les pires épreuves. Le plus grand des cinq est le *San Antonio,* qui jauge 120 tonnes. Mais, pour une raison que nous ne connaissons pas, Magellan le confie au commandement de Juan de Cartagena et choisit le *Trinidad,* qui jauge cependant 10 tonnes de moins, pour y arborer son pavillon. Viennent ensuite le *Conception,* mesurant 90 tonnes, sous les ordres de Gaspar Quesada, le *Victoria* (qui fera plus tard honneur à son nom), sous les ordres de Luis de Mendoza, qui jauge 85 tonnes, et le *Santiago,* commandé par Joao Serrao, qui fait 75 tonnes. Étant donné leur moindre profondeur et leur plus grande capacité de mouvement, les petits navires serviront surtout aux reconnaissances et aux sondages. Cette différence de tonnage et de construction offre maints avantages, et c'est à dessein que Magellan a fait choix de ces types divers, mais il lui faudra un art consommé de la navigation pour pouvoir tenir ensemble en pleine mer cinq bâtiments aussi dissemblables.

*

* *

Magellan va de navire en navire, examinant surtout la cargaison. Combien de fois n'a-t-il pas déjà grimpé et descendu les échelles, combien de fois n'a-t-il pas fait l'inventaire du bord ! Aujourd'hui encore nous pouvons nous rendre compte d'après les archives de la précision et de la minutie avec lesquelles une des aventures les plus fantastiques de l'histoire a été préparée jusque dans les moindres détails. À un demi maravédi près, elles indiquent ce qu'a coûté chaque marteau, chaque scie, chaque rame de papier, et ces colonnes de chiffres, froides et correctes, inscrites par une main indifférente, avec tous leurs détails et spécifications, trahissent peut-être mieux que les paroles les plus pathétiques le génie de la patience de cet homme. Marin éprouvé, Magellan connaît l'immense importance de la préparation pour un voyage dans l'inconnu. Il sait que même l'objet le plus infime oublié au départ, par négligence ou légèreté, reste irrévocablement oublié pour tout le voyage. Ici aucune erreur, aucune omission ne peut être réparée. Le moindre ballot d'étoupe, le plus petit morceau de plomb, un litre d'huile, dans ces régions inexplorées vers lesquelles il tend, ont plus de valeur que l'argent et même le sang. Une seule pièce oubliée peut rendre inutilisable un navire, un faux calcul faire échouer toute l'entreprise. Aussi est-ce à l'approvisionnement qu'est consacrée la principale partie de cette dernière inspection. De

quoi ont besoin cinq navires, que consomment deux cent soixante-cinq hommes pendant un voyage dont le but et la durée sont inconnus ? Calcul difficile, du fait que l'un des dénominateurs – la durée du voyage – est inconnu. Seul Magellan sait – et par prudence il ne le dira pas à l'équipage – qu'il se passera de nombreux mois, et peut-être même des années avant qu'on puisse se rapprovisionner en aliments en quantité suffisante. Aussi vaut-il mieux en emporter trop que trop peu, et les chiffres – compte tenu de l'espace restreint dont il dispose – sont vraiment impressionnants. *L'alpha* et *l'oméga* de toute nourriture, c'est le biscuit du marin : Magellan en a fait embarquer 21.380 livres, qui coûtent, avec les sacs, 372.510 maravédis. Selon toute prévision, cette quantité devrait suffire pour deux ans. Pour le reste on serait tenté de penser, en examinant la liste des approvisionnements, à un transatlantique moderne de 20.000 tonnes plutôt qu'à cinq cotres de 500 à 600 tonnes (les tonnes d'alors avaient une capacité supérieure d'un dixième à celles d'aujourd'hui). Que n'a-t-on pas entassé dans les cales étroites et obscures ! À côté des sacs de farine, de haricots, de lentilles, de riz et autres légumes secs se trouvent 5.700 livres de porc salé, 200 tonneaux de sardines, 984 fromages, 450 cordons d'ail et d'oignons. À quoi il faut ajouter toutes sortes de choses savoureuses, telles que 1.512 livres de miel, 3.200 livres de raisins secs et d'amandes, ainsi que de grandes quantités de sucre, de vinaigre et de moutarde. Au dernier moment on monte encore à bord sept vaches vivantes (mais les braves quadrupèdes ne vivront pas longtemps). Ainsi on est assuré d'avoir pour les premiers temps du lait et plus tard de la viande fraîche. Mais pour les robustes compagnons du bord le vin est après tout plus important que le lait. Afin de maintenir en bon état le moral de l'équipage Magellan a fait acheter le meilleur vin de Xérès : pas moins de 417 outres et de 253 tonneaux. (On a prévu deux rations de vin par jour et par homme pendant deux ans.)

Sa liste à la main, Magellan va d'un navire à l'autre, d'un objet à l'autre. Quelles peines, se rappelle-t-il, cela n'a-t-il pas coûté pour rassembler, examiner, compter et payer tant de choses ! Quelles luttes, le jour, avec les bureaux, les marchands, et quelle angoisse, la nuit, à l'idée d'avoir oublié quelque chose ! Maintenant il semble que tout est là de ce dont deux cent soixante-cinq hommes ont besoin durant ce voyage. Pour eux on a fait le nécessaire. Mais les navires sont eux aussi des êtres vivants, qui, à chaque voyage par delà les mers, usent une partie de leur force de résistance. La tempête déchire les voiles, tord et rompt les cordages, l'eau de mer ronge le bois et rouille le fer, le soleil brûle les peintures, l'obscurité nécessite une grande consommation d'huile et de chandelles. C'est pourquoi chaque pièce doit exister en double et triple exemplaires : les ancres et les cordages, le bois, le fer et le plomb, les troncs d'arbres pour remplacer les mâts, la toile pour

les voiles. Les navires n'emportent pas moins de quarante charretées de bois afin de pouvoir réparer immédiatement le moindre dégât, remplacer chaque planche, chaque côte, sans compter des tonneaux de goudron et de poix, de la cire et de l'étoupe en quantité pour boucher les fissurés. Bien entendu on n'a pas oublié tout l'arsenal nécessaire de tenailles et de scies, de forets, de vis, de marteaux, de clous, de pelles et de pioches. Des milliers de hameçons, des dizaines de harpons et une réserve abondante de filets de pêche permettront de prendre en route le poisson qui constituera avec le biscuit la principale nourriture de l'équipage. Pour l'éclairage on a emporté 89 petites lanternes et 400 livres de chandelles, sans compter des cierges pour la messe. De même tout ce qui est nécessaire à la navigation est là : compas et aiguilles, sabliers, astrolabes, cadrans et planisphères, tous instruments irremplaçables en cours de route et, pour les comptables quinze grands livres (car où, en dehors de la Chine, se procurer une seule feuille de papier durant ce voyage ?) On a prévu également tous les incidents désagréables : il y a à bord des caisses de produits pharmaceutiques, des instruments de chirurgie, aussi des chaînes et menottes pour les insubordonnés. Enfin pour l'amusement de l'équipage on a embarqué cinq tambours et vingt tambourins, quelques violons, flûtes et fifres.

Ce n'est là d'ailleurs qu'une partie de l'inventaire de la flotte de Magellan, quelques-uns des mille objets dont l'équipage et les navires ont besoin pendant un pareil voyage. Mais ce n'est pas pour le plaisir qu'on envoie ainsi dans l'inconnu une flotte et son équipement, d'une valeur totale de huit millions de maravédis. Ces cinq navires ne doivent pas rapporter uniquement des résultats cosmographiques, mais aussi de l'argent, le plus d'argent possible à ceux qui ont payé les frais de l'entreprise. Aussi fallait-il emporter et choisir habilement des objets à échanger contre les articles de commerce qu'on espérait rapporter. Par ses précédents voyages dans les Indes, Magellan connaît le goût naïf des « sauvages ». Il sait qu'il y a deux choses qui font partout de l'effet : les miroirs, où les indigènes, pour la première fois de leur vie, contemplent avec étonnement leur visage, et ensuite les cloches et clochettes, cet éternel amusement des enfants. On n'emporte donc pas moins de 20.000 de ces derniers objets bruyants ; en outre 900 petits miroirs et 10 grands (dont la majeure partie, malheureusement, arrivera brisée), 400 douzaines de couteaux « made in Germany » (la liste indique expressément : « 400 docenas de cuchillos de Alemania de los peores »), 50 douzaines de ciseaux, puis, naturellement, les inévitables mouchoirs de couleur, calottes rouges, bracelets de cuivre, peignes, fausses pierres et verroteries. On a aussi emporté quelques habits turcs qui serviront de vêtements de parade pour les grands chefs indigènes, ainsi que des morceaux de velours et de drap aux couleurs variées, toute une méchante camelote aussi dénuée de valeur en

Espagne que les épices aux Moluques, mais qui remplit d'une façon idéale le sens d'une affaire commerciale, où les parties, tout en réclamant pour leurs marchandises dix fois leur prix, gagnent cependant l'une et l'autre.

Ces peignes et ces calottes, ces miroirs et ces jouets n'ont de valeur certes qu'au cas où les indigènes se montreront disposés à se livrer à un échange pacifique. Mais on s'est préparé également en vue de l'autre éventualité, celle où il faudra se battre. 58 canons, 7 longues falconettes, 3 mortiers lourds montrent leurs gueules menaçantes à travers les hublots, des boulets de fer et de pierre alourdissent la cale ventrue des navires, sans compter des tonnes entières de plomb pour fondre d'autres projectiles. 1.000 lances, 200 piques et 200 boucliers sont entassés, prêts à servir à la moindre occasion ; en outre plus de la moitié de l'équipage est munie de casques et de cuirasses. Pour l'amiral on a fait venir de Bilbao deux armures complètes, qui l'habillent de fer des pieds à la tête et le feront apparaître aux yeux des indigènes comme un être surnaturel et invulnérable. Quoique Magellan soit disposé à tout faire pour éviter la lutte, son expédition est aussi bien équipée militairement que celle de Hernando Cortez, qui, au cours de ce même été 1519, avec une poignée d'hommes, conquiert un empire. Une année glorieuse commence pour l'Espagne.

*

* *

À présent, un dernier regard sur les hommes de l'équipage. Ce n'a pas été une mince affaire que de les engager. Il a fallu des semaines et des semaines pour les tirer des ruelles et des tavernes du port. Ils sont venus en haillons, sales, indisciplinés, et ils parlent le volapuk le plus étrange qu'on puisse imaginer : l'un l'espagnol, l'autre l'italien, le troisième le français, les autres le portugais et le grec, le catalan et l'allemand. Il faudra du temps avant que ce mélange confus de toutes les nationalités se fonde en un bon équipage solide, sûr, discipliné. Mais quelques semaines à bord suffiront pour qu'il les ait bien en mains. Quand on a été pendant sept ans simple matelot et quartier-maître, on sait ce dont les matelots ont besoin, ce qu'on peut leur demander et de quelle manière il faut les traiter. Ce n'est pas les hommes qui lui causent du souci.

Mais un malaise le prend lorsqu'il regarde les quatre capitaines espagnols qu'on lui a adjoints en qualité de commandants des autres navires. Involontairement ses muscles se raidissent comme ceux d'un lutteur au moment du combat. Avec quelle froideur, quelle hauteur, quel mépris mal dissimulé, le dévisage Juan de Cartagena, ce contrôleur du roi, à qui l'on a confié, à la place de Faleiro, le commandement du *San Antonio* ! Assurément Juan de Cartagena est un

navigateur expérimenté et son honorabilité personnelle ne fait pas le moindre doute, pas plus d'ailleurs que son ambition. Mais cette ambition saura-t-il la maîtriser ? Tout en regardant ce cousin de l'évêque de Burgos, Magellan se rappelle les paroles qu'Alvarez lui a murmurées à l'oreille, à savoir qu'en dehors de lui d'autres encore ont reçu des pouvoirs spéciaux, qu'il ne connaîtra que quand il sera déjà trop tard pour son honneur. Non moins hostile lui apparaît Luis de Mendoza, le commandant du *Victoria.* Déjà, à Séville, il lui a refusé l'obéissance, mais il ne peut s'en défaire, car l'empereur l'a nommé « tesorero ». Que ces officiers lui aient solennellement juré obéissance et fidélité dans la cathédrale de Santa Maria de la Victoria, à l'ombre du drapeau déployé, cela ne signifie pas grand'chose. Au fond du cœur ils restent ses ennemis. Il faudra qu'il prenne garde.

Aussi est-ce un bonheur qu'il ait tout au moins réussi à tourner le rescrit royal et à introduire dans la flotte, malgré les protestations de la Casa de Contratacion, trente portugais, parmi lesquels des parents et une poignée d'amis dévoués. En premier lieu son beau-frère, Duarte Barbosa, qui, en dépit de sa jeunesse, est déjà un excellent navigateur, puis Alvaro de Mesquita, un de ses proches parents, Estavao Gomez, le meilleur pilote du Portugal, Joao Serrao, parent de Francisco Serrao et qui a voyagé avec Pizarro et Pedro d'Arias, enfin Joao Corvalho, qui a séjourné au Brésil de nombreuses années et qui emmène même avec lui un fils qu'il a eu là-bas d'une femme indigène. Grâce à leur connaissance de la langue et des lieux, ces derniers peuvent rendre les plus grands services. En outre, si l'on réussit à se rendre du Brésil aux îles malaises, l'esclave de Magellan, Henrique, pourra lui servir d'interprète. Sur deux cent soixante-cinq hommes il y en a ainsi à peu près une douzaine dont il soit absolument sûr. Ce n'est pas beaucoup certes, mais puisque les choses sont telles il faut savoir en prendre son parti.

*

* *

Magellan a passé attentivement la revue de ses hommes, les scrutant au plus profond d'eux-mêmes et se demandant à part lui qui, aux heures critiques, lui restera fidèle et qui le trahira. Sans qu'il s'en doute l'effort a mis des rides à son front. Mais voilà que tout à coup le masque se détend et qu'un sourire éclaire son visage. Mon Dieu ! Un peu plus il allait oublier l'homme qui à la dernière minute est venu à lui d'une façon si imprévue. C'est vraiment par un pur hasard que cet Antonio Pigafetta, jeune Italien calme et modeste, fils d'une vieille famille noble de Vicence, est tombé tout à coup dans cette société bigarrée de marins et d'aventuriers. Venu à Barcelone avec la suite du pronotaire papal, à la cour de Charles-Quint, le jeune chevalier de

Rhodes a entendu parler d'une expédition mystérieuse, qui, par des voies tout à fait inconnues, doit se rendre dans des régions que nul n'a encore atteintes. Il est probable qu'il a lu le livre d'Americ Vespuce, publié en 1507 dans sa ville natale, sur les « paese novamente retrovati », et où l'auteur parle de sa joie « di andare e vedere parte del mondo e le sue meraviglie », et qu'il s'est enthousiasmé à la lecture du célèbre *Itinerario* de son compatriote Lodovico Varthema. Lui aussi il se sent pris tout à coup du désir ardent de voir de ses propres yeux une partie des « choses horribles et grandioses de l'océan ». Charles-Quint, à qui il a fait part de son désir, le recommande à Magellan. Et c'est ainsi que surgit brusquement au milieu de tous ces navigateurs, chercheurs d'or et aventuriers, un étrange idéaliste, qui ne se lance pas dans l'aventure pour la gloire ou l'argent, mais par amour sincère du voyage, pour la simple joie de voir, d'apprendre et d'admirer.

C'est précisément cet homme qui deviendra pour Magellan le membre le plus important de son expédition. Car qu'est-ce qu'une action qui n'est pas racontée ? Un exploit n'entre pas dans l'histoire du seul fait qu'il a été accompli, mais seulement parce qu'il a été transmis à la postérité. Ce que nous appelons l'histoire n'est nullement la somme des événements qui se sont déroulés dans le temps et l'espace, mais seulement la petite partie d'entre eux qui est passée dans l'œuvre des poètes ou des savants. Que serait Achille sans Homère ? Sans l'historien qui les raconte ou l'artiste qui les recrée sur le plan de l'art les plus grandes figures resteraient à tout jamais ensevelies dans l'ombre et les prouesses les plus héroïques tomberaient irrévocablement dans la mer insondable de l'oubli. Nous ne saurions que très peu de choses sur Magellan et son expédition si nous n'avions que la *Décade* de Pierre Martyr, la courte lettre de Maximilian Transilvanus et les quelques sèches indications et livres de loch des différents pilotes. Seul ce petit chevalier de Rhodes, cet inutile en apparence, a fait connaître à la postérité l'exploit de Magellan.

Assurément ce brave Pigafetta n'est pas un Tacite ou un Tite-Live. Dans l'art d'écrire tout comme dans l'aventure il n'est qu'un très sympathique dilettante. La connaissance des hommes n'est pas son fort, et c'est ainsi qu'il semble avoir complètement ignoré les conflits qui ont éclaté entre Magellan et ses capitaines. Mais précisément parce qu'il se soucie peu de l'ensemble, il observe avec la plus grande attention les détails et les mentionne avec la précision allègre d'un écolier racontant une excursion dominicale. Son témoignage n'est pas toujours très sûr, et plus d'une fois il avale naïvement les bourdes les plus énormes que lui racontent les vieux pilotes, qui reconnaissent tout de suite en lui le novice. Mais ces faiblesses Pigafetta les rachète amplement par le soin avec lequel il décrit les moindres faits, allant jusqu'à interroger les Patagons à la façon de la méthode Berlitz, ce qui

lui a valu, sans qu'il s'en doutât, la gloire d'avoir ébauché le premier dictionnaire de vocables américains. Mais un honneur encore plus grand devait lui échoir : car c'est bien Shakespeare qui a utilisé pour sa *Tempête* une scène du récit de voyages de Pigafetta. Que peut-il arriver de plus beau à un écrivain médiocre que de voir un génie utiliser pour son œuvre immortelle quelque chose de lui, l'emportant ainsi, dans son vol d'aigle, vers les sphères éternelles ?

*

* *

Magellan a terminé sa tournée. En toute conscience il peut se dire maintenant que tout ce qu'il était humainement possible de prévoir et de calculer il l'a prévu et calculé. Mais un voyage dans l'inconnu comporte aussi des impondérables. Dans une entreprise aussi téméraire, celui qui s'efforce d'étudier avec précision toutes les chances de réussite doit également supposer qu'il est possible qu'il échoue et ne revienne pas. C'est pourquoi, deux jours avant son départ, il rédige son testament.

On ne peut lire celui-ci sans être saisi d'une profonde émotion. L'homme qui exprime ses dernières volontés calcule, tout au moins approximativement, ce qu'il laisse à ses héritiers. Mais comment Magellan pourrait-il évaluer, même de façon approximative, les dimensions de sa fortune ? Que sera-t-il dans un an ? Un mendiant, ou l'un des hommes les plus riches de la terre ? C'est le secret de l'avenir. Tout son avoir consiste uniquement dans son contrat avec la Couronne. Si l'expédition aboutit, si Magellan trouve le passage fabuleux, s'il atteint les îles des épices et en rapporte une abondante cargaison, lui qui est parti pauvre il reviendra dans sa patrie riche comme Crésus. En outre, s'il découvre de nouvelles îles, son fils et ses petits-fils recevront le titre héréditaire de gouverneur, d'« adelantado ». Mais s'il s'égare, s'il ne trouve pas le passage ou si ses vaisseaux se brisent en route sa femme et son enfant devront mendier à la porte des églises pour ne pas mourir de faim. Seules les puissances d'en haut, maîtresses des vents et des flots, peuvent décider de l'échec ou de la réussite de l'entreprise. En catholique fervent, Magellan se résigne à la volonté insondable de Dieu. Avant de s'adresser aux hommes, son testament s'adresse au « Dieu Tout-Puissant qui toujours a dirigé et dirigera le monde ». C'est, tout d'abord le chrétien qui parle, puis le gentilhomme, l'époux, le père.

Même dans les dispositions pieuses un Magellan conservera sa clarté et sa netteté, et l'art étonnant de la prévision dont il a fait preuve durant sa vie entière nous le retrouverons ici. Toutes les possibilités y sont envisagées et examinées avec soin. « Si c'est en Espagne que sa vie présente doit prendre fin et sa vie éternelle

commencer », il exprime le vœu qu'on l'enterre de préférence à Séville, dans le cloître de Santa Maria de la Victoria, dans une tombe à part. Si, par contre, la mort le surprend pendant le voyage, il demande que son corps soit enterré dans l'église la plus proche consacrée à la Sainte-Vierge. C'est avec la plus grande piété et la plus grande précision à la fois qu'il procède à la répartition de ses legs religieux. Un dixième de chaque cinquième de son revenu sera distribué en parties égales entre le cloître de Santa Maria de la Victoria, celui de Santa Maria Monserrat et celui de San Domingo, à Oporto. Une somme de mille maravédis sera attribuée à la chapelle de Séville, où il a reçu la communion avant le départ et où il espère la recevoir encore à son retour, si Dieu lui permet de revenir. Il lègue un réal d'argent à la sainte croisade, un autre pour la délivrance des chrétiens prisonniers des païens, un autre à la maison des incurables de Saint-Lazare, un quatrième et un cinquième à l'hôpital de las Bubas et à la Casa de San Sebastian, afin que les bénéficiaires de l'aumône « prient Dieu pour le salut de son âme. » Trente messes devront être dites sur son cadavre et trente autres après son enterrement à l'église Santa Maria de la Victoria. Il désire en outre que le jour de ses obsèques on habille trois pauvres, qu'on remette à chacun un vêtement d'étoffe grise, un bonnet, une chemise et une paire de souliers, afin qu'ils prient Dieu pour le repos de son âme. Il demande qu'en ce jour on nourrisse non seulement ces trois pauvres mais encore douze autres, afin qu'ils prient également Dieu pour son âme, et qu'un ducat soit distribué en aumônes pour les âmes du purgatoire.

Maintenant que l'Église a reçu sa part, va-t-il songer enfin à sa femme et à son enfant ? Pas encore. Ce qui le préoccupe, c'est le sort de son esclave Henrique. Sans doute s'est-il déjà demandé plus d'une fois, dans le secret de sa conscience, si un vrai chrétien peut avoir un esclave, et de plus un esclave qui a reçu le baptême. Peut-il appeler un de ses coreligionnaires, un être dont l'âme est immortelle, sa propriété, comme s'il s'agissait d'un morceau de terre ou d'un vêtement ? En tout cas il ne veut pas paraître devant Dieu avec une telle inquiétude morale. C'est pourquoi il veut « qu'à partir du jour de sa mort son prisonnier et esclave Henrique, né dans la ville de Malacca, et âgé d'environ vingt-six ans, soit libre de toute obligation d'esclavage ou de subordination, et qu'il puisse dès lors faire ce que bon lui semblera et agir comme il l'entendra. » De plus il désire que sur sa succession on prélève pour l'entretien de son ex-esclave une somme de dix mille maravédis en argent comptant. Il lui assure cet héritage « parce qu'il est devenu un chrétien et pour qu'il prie Dieu pour le salut de son âme. »

Et c'est seulement à présent, après avoir réfléchi à sa vie future et « prévu les bonnes œuvres qui sont, même pour le pécheur, les

meilleurs intercesseurs auprès de Dieu au jour du Jugement dernier », que Magellan tourne sa pensée vers sa famille. Mais ici ce qui le préoccupe encore avant de léguer sa fortune – problématique – à sa femme et à son enfant c'est la conservation de ses armes et de son nom : il choisit parmi ses proches du deuxième et du troisième degré celui qui, au cas où son fils ne lui survivrait pas, devra porter ses armes. De même que le chrétien, le gentilhomme en lui aspire ardemment, dans ce testament, à l'immortalité.

Enfin toutes les dispositions ont été prises, toutes les clauses rédigées. D'une écriture raide et ferme, comme lui-même, l'amiral signe le document : « Fernão de Magahllanes ». Cette signature, ainsi que celle des témoins qui en garantissent l'authenticité, doit assurer, semble-t-il, à tout jamais l'exécution de ses dernières volontés. Mais le destin ne se laisse pas lier par un trait de plume, apaiser par des vœux : sa volonté est plus forte que celle de l'homme. Pas un seul de tous ces désirs ne sera réalisé, pas une seule de ces dispositions préparées d'une façon aussi minutieuse ne sera exécutée : le testament de Magellan restera un papier sans valeur. Ceux dont il a fait ses héritiers ne recevront rien, les pauvres auxquels il a pensé ne seront pas consolés, son corps ne sera pas enterré à la place désirée par lui, et ses armes seront perdues. Seul son exploit lui survivra, et seule l'humanité sera son héritière reconnaissante.

*

* *

Maintenant qu'il s'est acquitté du dernier devoir qu'il lui restait à accomplir sur terre, l'heure du départ est venue pour Magellan. Sa femme, avec laquelle il a eu la première année heureuse de sa vie, est devant lui, tremblante. Elle tient dans ses bras le fils qu'elle lui a donné, les sanglots lui secouent le corps. Il l'embrasse une dernière fois, il donne une dernière poignée de main à Barbosa, dont il emmène avec lui le fils unique, puis, rapidement, pour ne pas se laisser attendrir par les larmes de sa femme, il monte dans le canot qui le conduira à San Lucar, où l'attend sa flotte. Une fois encore, après s'être confessé, Magellan communie avec tout l'équipage dans la petite église de San Lucar. À l'aube – ce mardi 20 septembre 1519 sera désormais une date historique – les bateaux lèvent l'ancre, les voiles flottent au vent, les canons tonnent, saluant la terre qui peu à peu disparaît dans le lointain : le plus long voyage de découvertes, l'aventure la plus hardie de l'histoire a commencé.

CHAPITRE VII

VAINES RECHERCHES

(20 septembre 1519 - 1er avril 1520)

Le 20 septembre 1519 la flotte de Magellan s'éloigne du continent. Mais déjà à cette époque les possessions espagnoles s'étendent bien au delà de l'Europe. Lorsque les cinq navires arrivent six jours plus tard à Ténérife, dans les îles Canaries, pour compléter leurs réserves d'eau fraîche et leur stock de provisions, ils se trouvent toujours dans la limite des territoires soumis à l'autorité de l'empereur. Une fois encore les explorateurs ont le plaisir de fouler le sol de la patrie et d'entendre parler leur langue avant de s'enfoncer dans l'inconnu.

Mais cette dernière escale ne dure pas longtemps. Déjà Magellan se prépare à donner l'ordre du départ, lorsqu'il aperçoit, faisant signe de loin, une caravelle venant d'Espagne, qui apporte à l'amiral un message secret de son beau-père, Diego Barbosa. Comme c'est presque toujours le cas message secret signifie mauvaise nouvelle. Barbosa fait savoir à son gendre qu'il a appris l'existence d'un pacte entre les capitaines espagnols de sa flotte en vue de lui refuser en chemin l'obéissance. La tête de la conspiration est Juan de Cartagena, le cousin de l'évêque de Burgos.

Magellan n'a aucune raison de mettre en doute la sincérité et le bien-fondé de cette information, car elle ne fait que confirmer la menace formulée par l'espion Alvarez. Mais le sort en est jeté ! En face du danger l'énergie de Magellan ne fait que croître. Il répond fièrement à son beau-père que, quoi qu'il arrive, il restera fidèle au service de l'empereur, dût-il lui en coûter la vie. Sans laisser soupçonner à qui que ce soit le sombre avertissement que cette lettre lui a apporté, la dernière qu'il recevra de sa vie, il donne l'ordre de lever l'ancre, et quelques heures plus tard le pic de Ténérife s'estompe déjà dans le lointain. C'est la dernière fois que la plupart d'entre eux auront vu la terre maternelle.

La tâche la plus difficile dans ce voyage consiste à tenir constamment groupés les cinq voiliers aux tonnages si différents et dont chacun a sa vitesse particulière : si l'un d'eux s'égare il est perdu à tout jamais dans l'Océan sans fin. C'est pourquoi déjà avant le départ

Magellan a élaboré, d'accord avec la Casa de Contratacion, un système spécial en vue de maintenir entre ses navires un contact permanent. Certes on a communiqué aux « contremaîtres », aux capitaines et aux pilotes la direction générale, mais en pleine mer seul vaut l'ordre de suivre purement et simplement le sillage du *Trinidad,* le vaisseau-amiral. Le jour cela ne présente aucune difficulté. Même par gros temps les navires peuvent se maintenir constamment en vue.

Mais la nuit la chose est beaucoup plus difficile : il faut employer un système particulier de correspondance par signaux lumineux. À la tombée de la nuit on installe à l'arrière du *Trinidad* une torche allumée dans une lanterne, afin que les autres navires ne le perdent pas de vue. Mais si, outre la torche, on allume encore sur le *Trinidad* deux lanternes, cela signifie que les autres navires doivent ralentir l'allure ou louvoyer à cause du vent défavorable. Trois lumières signifient qu'une rafale est proche et qu'il faut amener la voile basse, quatre qu'il faut supprimer toutes les voiles. Un feu sur le vaisseau-amiral ou des coups de canon signifieront qu'il faut avancer avec prudence à cause de la proximité de bas-fonds ou de bancs de sable. Bref un système de signaux ingénieux prévoit tous les cas ou accidents possibles.

À chacun de ces signaux chaque navire doit répondre immédiatement de la même façon, afin que le capitaine-général sache que ses ordres ont été compris et exécutés. En outre chaque jour, avant la tombée du soir, chacun des quatre navires doit se rapprocher du vaisseau-amiral, saluer le commandant par les mots suivants : « Dios vos salve señor capitan-general y maestre é buena compania » et recevoir ensuite les ordres pour la nuit. Au moyen de ce rapport quotidien la discipline semble être assurée dès le premier jour. Le vaisseau-amiral conduit et les autres suivent ; le premier indique la direction à suivre, et les capitaines obéissent sans dire un mot.

Mais précisément le fait que la direction de la flotte ne cesse pas un instant d'être entre les mains sévères et résolues d'un seul homme et que ce Portugais inabordable et silencieux, obstiné dans son secret, les fait mettre en rang chaque jour comme des recrues et les renvoie ensuite après leur avoir communiqué ses ordres, comme s'ils étaient de simples matelots, ce fait indispose fortement les capitaines des autres navires. Sans doute avaient-ils pensé – et non sans raison, il faut le dire – que si Magellan avait jusqu'alors évité avec tant de soin de donner le moindre renseignement sur le cours et le but du voyage c'était pour ne pas livrer le secret du « paso » aux bavardages et aux recherches des espions, mais qu'une fois en pleine mer il se départirait de cette attitude, les convoquerait à bord du vaisseau-amiral et leur expliquerait enfin, à l'aide de ses cartes, le plan qu'il avait tenu jusque-là si jalousement caché. Au lieu de cela ils constatent que Magellan est

devenu plus taciturne, plus froid, plus inabordable encore. Il ne les convoque pas à son bord, ne leur demande pas leur opinion, ne fait pas une seule fois appel à leurs conseils. Ils n'ont qu'à suivre en silence le pavillon-amiral pendant le jour et le « farol » durant la nuit, comme le chien suit son maître. Pendant quelques jours les officiers espagnols acceptent avec flegme l'assurance avec laquelle Magellan les conduit. Mais lorsque ce dernier, au lieu de prendre la direction du sud-ouest vers le Brésil, se maintient dans celle du sud et continue à longer jusqu'au Sierra Leone les côtes de l'Afrique, Juan de Cartagena à l'appel du soir en demande les raisons.

Cette question n'a pas du tout le caractère d'une insolence. (Il est nécessaire de le souligner parce que dans la plupart des récits qui ont été faits de ce voyage on a, pour décharger Magellan, présenté Juan de Cartagena comme un traître.) Le capitaine du plus grand navire et « veedor » de la couronne d'Espagne a parfaitement le droit de demander à l'amiral pourquoi on a changé la direction qui avait été tout d'abord fixée. Quels sont les motifs qui ont déterminé Magellan à changer sa route ? Nul ne le sait. Peut-être n'est-il descendu le long des côtes de l'Afrique, jusqu'à la Guinée, que pour capter les vents d'ouest – un secret de la navigation portugaise que les Espagnols ne connaissaient pas. Peut-être ne s'est-il détourné de son chemin que pour échapper aux navires que le roi Manoel de Portugal a envoyés au Brésil pour s'emparer de sa flotte. En tout cas il eût été facile à Magellan d'expliquer loyalement aux autres capitaines les raisons qui le poussaient à prendre une autre route. Mais il ne s'agit ici que d'une question de principe et non pas d'une déviation de quelques milles dans la direction à suivre, sa détermination doit garantir dès le début la discipline de sa flotte. S'il y a des conspirateurs à bord, ainsi que l'en a averti son beau-père, il est préférable qu'ils se démasquent tout de suite. S'il existe vraiment des instructions qu'on lui a cachées, qu'on les fasse connaître. Il est donc très bien que ce soit justement Juan de Cartagena qui lui demande des explications, car on va savoir maintenant si ce dernier lui a été adjoint en qualité de collaborateur ou de subordonné. En effet leur situation réciproque ne semble pas très claire. Au début Juan de Cartagena avait été envoyé par l'empereur comme « veedor-general », et en cette qualité, comme en celle de capitaine du *San Antonio,* il avait été placé sous les ordres de l'amiral. Mais la situation avait changé après que Magellan eût écarté son associé Faleiro, car Juan de Cartagena avait été nommé à sa place « conjuncta persona », et « conjuncta » signifie adjoint. Dès lors l'un et l'autre peuvent s'appuyer sur un document officiel, Magellan sur celui qui lui attribue le commandement exclusif de la flotte, Juan de Cartagena sur le sien, qui le charge de surveiller tous les cas de négligence ou les manques de clairvoyance possibles « de la part des

autres capitaines ». Mais l'adjoint a-t-il le droit de demander aussi des comptes à l'amiral ? Cette chose il faut la régler. Et c'est pourquoi, à la question que lui pose Juan de Cartagena concernant le changement de route, Magellan répond avec rudesse que « personne n'a d'explications à lui demander et que tous doivent lui obéir purement et simplement ».

La réponse est brutale. Mais Magellan préfère agir tout de suite avec brutalité que se livrer à des menaces ou faire des concessions. Et par là on fait entendre nettement à la clique des capitaines espagnols (qui sont peut-être des conspirateurs) qu'ils n'ont aucune illusion à se faire, qu'il tient fermement la barre en main. Mais s'il avait l'énergie et la rudesse, il manquait cependant à Magellan plus d'une qualité, et avant tout celle qui consiste à savoir apaiser après avoir frappé.

Magellan n'a jamais su dire des choses dures d'une façon amicale, s'entretenir cordialement avec ses supérieurs ou ses inférieurs. C'est ce qui explique que dès le début une atmosphère tendue, hostile, se soit créée autour de lui, et ce mécontentement devait s'aggraver au fur et à mesure que le changement de direction dont s'étonnait Juan de Cartagena s'avérait comme une erreur manifeste de Magellan. On ne trouva pas les vents cherchés, et les navires restèrent immobilisés pendant quinze jours sur une mer d'un calme absolu. Puis ils subirent des tempêtes tellement violentes que, selon la relation romantique de Pigafetta, ils ne furent sauvés que par l'apparition lumineuse du Corpo Santo, des patrons saint Anselme, saint Nicolas et sainte Claire (le feu Saint-Elme). Juan de Cartagena ne peut plus se retenir. Puisque Magellan ne veut écouter aucun conseil, ne tolère aucune critique, il faut que toute la flotte se rende compte en quelle piètre estime il tient, lui, ce triste navigateur. Certes, ce soir-là, comme tous les autres, son navire, le *San Antonio,* s'approche du *Trinidad* pour faire son rapport et recevoir les ordres de Magellan. Mais Juan de Cartagena ne paraît pas sur le pont. Il envoie à sa place le quartier-maître, et ce dernier salue l'amiral par ces mots : « Dios vos salve, señor capitan y maestre. »

Pas une minute, Magellan ne pense qu'il s'agit là d'une simple erreur. Si Juan de Cartagena le fait appeler seulement « capitaine » et non « capitaine-général », c'est qu'il veut montrer par là devant toute la flotte qu'il ne se reconnaît pas le subordonné de Magellan.

Aussi ce dernier fait-il savoir immédiatement à Juan de Cartagena qu'il espère qu'à l'avenir on le saluera comme il convient. L'intimé n'y va pas par quatre chemins. Il répond froidement qu'il regrette beaucoup ; cette fois-ci il l'a fait saluer par le meilleur homme de son équipage, la prochaine il pourrait recourir à son mousse. Pendant trois jours le *San Antonio* refuse tout salut, pour bien montrer aux autres que son capitaine ne s'incline pas devant la dictature du commandant portugais. C'est d'une façon tout à fait ouverte – contrairement aux

rapports qui le présentent comme un homme sournois et perfide – que Juan de Cartagena jette son gant de fer aux pieds du Portugais.

*

* *

C'est toujours dans les moments critiques qu'on reconnaît le mieux le caractère d'un homme. Les qualités qui en temps ordinaire restent cachées dans les profondeurs de l'individu se manifestent brusquement à l'heure du danger. Chaque fois qu'il y a de graves décisions à prendre Magellan réagit de la même façon : il devient étonnamment froid et silencieux. Même l'offense la plus grossière ne fait pas briller d'un éclat plus vif ses yeux derrière ses sourcils touffus ni contracter ses nerfs. Il reste tout à fait maître de lui, mais cette froideur glaciale à de pareils moments lui fait voir les choses transparentes comme du cristal ; c'est pendant qu'il est muré dans son silence qu'il calcule le mieux ce qu'il convient de faire. Jamais il n'agit sous l'impulsion de la colère ou de façon précipitée, il se tait longtemps, puis soudain il éclate.

Cette fois aussi Magellan se tait. Ceux qui ne le connaissent pas – et les Espagnols se trouvent dans ce cas – pensent sans doute qu'il n'a pas compris le défi que lui a lancé Juan de Cartagena. En réalité il se prépare déjà pour la riposte. Il sait qu'il ne peut pas, en pleine mer, aller enlever de son poste le capitaine d'un navire plus grand et mieux armé que le sien. Mais patience, patience ! Mieux vaut feindre l'indifférence. C'est ainsi que Magellan se tait devant l'insulte, comme lui seul sait se taire, avec l'ardeur d'un fanatique, l'opiniâtreté d'un paysan, la passion d'un joueur. On le voit, comme tous les jours, aller et venir sur le pont du *Trinidad,* calme et complètement absorbé en apparence par les mille tâches quotidiennes du navire. Que le *San Antonio* continue à ne pas le saluer le soir semble lui être tout à fait indifférent, et c'est avec une certaine surprise que les capitaines constatent chez cet homme énigmatique une brusque tendance à la réconciliation : pour la première fois, à l'occasion d'une infraction à la discipline dont un matelot s'est rendu coupable, l'amiral convoque à son bord les quatre capitaines. Il en a assez, pensent-ils, de cette atmosphère d'hostilité dans laquelle il vit. Il a compris, depuis que la route choisie par lui s'est révélée fausse qu'il est préférable de demander leur avis à de vieux capitaines expérimentés que de les traiter comme quantité négligeable. Juan de Cartagena vient lui aussi, et comme il a enfin l'occasion de parler avec Magellan il lui demande encore une fois pour quelle raison il a changé de route. À cette question Magellan ne répond pas. Sans doute a-t-il son plan : provoquer par son attitude froide et réservée la colère de Juan de Cartagena. En sa qualité de fonctionnaire suprême du roi ce dernier croit avoir le droit de parler librement. En fin de compte il semble

qu'entre les deux hommes un incident violent ait éclaté, et que Juan de Cartagena se soit laissé aller à une sorte de refus d'obéissance. Or c'est justement une telle manifestation d'insubordination que Magellan a calculée d'avance et même espérée. Car maintenant il peut frapper. Aussitôt il fait usage du droit de justice absolu que Charles-Quint lui a transmis. Il saisit Juan de Cartagena à la poitrine : « Vous êtes mon prisonnier ! » Et il ordonne à l'alguazil de procéder à l'arrestation du rebelle.

Stupéfaits les autres capitaines ont assisté à la scène sans dire un mot. Il y a quelques minutes à peine ils étaient entièrement d'accord avec Juan de Cartagena ; maintenant encore ils sont au fond d'eux-mêmes avec leur compatriote, contre le commandant étranger. Mais la rapidité du coup de griffe, l'énergie démoniaque avec laquelle Magellan a saisi et fait arrêter son adversaire comme s'il s'agissait d'un vulgaire criminel ont paralysé leur volonté. En vain Juan de Cartagena les supplie-t-il de venir à son secours. Aucun d'eux n'ose faire un pas, aucun d'eux n'ose même lever les yeux sur le petit homme trapu, qui, sortant pour la première fois de son mutisme obstiné, vient de faire preuve d'une telle énergie. Ce n'est qu'au moment où on va emmener Juan de Cartagena que l'un des capitaines se tourne vers Magellan et le prie humblement de ne pas faire mettre aux fers un gentilhomme espagnol. Qu'on le remette à l'un d'eux, en échange de sa parole d'honneur, comme prisonnier. Magellan accepte la proposition, à condition que Luis de Mendoza, à qui l'on confie la surveillance du rebelle, s'engage par serment à le tenir en tout temps à la disposition de l'amiral. Par là tout est réglé. Une heure plus tard un autre officier espagnol, Antonio de Coca, commande le *San Antonio.* Le soir il salue correctement le « capitan general » du pont de son navire ; rien ne paraît changé, et la flotte poursuit son voyage, sans nouvel incident. Le 29 novembre un cri poussé du haut de la hune annonce la côte brésilienne, qu'ils aperçoivent près de Pernambouc. Le 13 décembre les cinq navires pénètrent après un voyage de onze semaines dans la baie de Rio de Janeiro.

*

* *

La baie, qui n'était Certainement pas moins belle à cette époque-là qu'aujourd'hui dans sa splendeur citadine, dut apparaître aux équipages épuisés comme un vrai paradis. Ainsi appelé parce que découvert le jour de la Saint Janvier et aussi parce qu'on supposait que derrière le groupe d'îles qui en masque l'entrée se trouvait l'embouchure d'un rio, d'un fleuve, Rio de Janeiro est dans la sphère des possessions portugaises. S'il s'en tenait strictement aux ordres reçus Magellan ne devrait donc pas débarquer. Mais à cette époque les

Portugais n’ont pas encore installé de comptoir ni construit de forteresse aux canons menaçants. En fait toute cette région est encore neutre. Aussi les navires espagnols peuvent-ils jeter l’ancre sans être inquiétés. À peine se sont-ils approchés du rivage que les indigènes se précipitent hors de leurs huttes et de leurs forêts et accueillent avec curiosité et sans méfiance ces étrangers qui viennent à eux couverts d’une cuirasse. Ils se montrent doux et paisibles, quoique par la suite Pigafetta apprenne avec regret qu’ils sont cannibales et qu’il leur arrive de temps en temps d’embrocher et de rôtir les corps de leurs ennemis abattus et d’en dévorer les meilleurs morceaux. Mais à l’égard des blancs ils ne manifestent aucune disposition de ce genre, de sorte que les soldats n’ont pas à faire usage de leurs lances et de leurs arquebuses.

Au bout de quelques heures un échange actif commence déjà entre les indigènes et les visiteurs. Enfin le brave Pigafetta est dans son élément ! Pendant les onze semaines qu’a duré la traversée il n’a pas eu grand’chose à raconter : à peine quelques petites histoires de requins et d’oiseaux étranges. Il semble même n’avoir pas été au courant de l’arrestation de Juan de Cartagena. Mais maintenant il n’a pas assez de plumes pour fixer dans son journal toutes les magnificences qui se présentent à ses yeux. Du paysage il ne donne nulle description, ce dont on ne peut d’ailleurs lui faire aucun reproche, étant donné que la description de la nature n’a été inventée que trois siècles plus tard par Jean-Jacques Rousseau. Ce qui provoque sa vive admiration, ce sont les fruits du pays, les ananas, « qui ressemblent à de grosses pommes de pin, mais ont une saveur extraordinaire », les « batates », qui, elles, ressemblent à des châtaignes, et la canne à sucre. Il ne peut se tenir d’enthousiasme devant les prix extrêmement bas que les indigènes vendent leurs produits. Pour un petit hameçon ils donnent cinq ou six poules, pour un peigne deux oies, pour une petite glace dix perroquets aux couleurs magnifiques, contre une paire de ciseaux une quantité de poisson suffisante pour nourrir une dizaine d’hommes. Pour une clochette (et nous nous rappelons que les navires n’en avaient pas emporté moins de vingt mille) ils offrent une lourde corbeille de batates. Pour le roi d’une vieille carte à jouer Pigafetta obtient même cinq poules, et encore les indigènes s’imaginent l’avoir trompé. Mais ce qui est également très bon marché, ce sont les jeunes filles qui, ainsi que l’écrit délicatement Pigafetta, « ont leur chevelure pour tout vêtement ». Contre un couteau ou une hache on en a immédiatement deux ou trois pour toute la vie.

Tandis que Pigafetta se livre avec activité à son reportage, que les matelots passent leur temps à manger, à pêcher à la ligne et à se divertir avec les jeunes filles du pays, Magellan prépare la suite du voyage. Il ne lui déplaît nullement que l’équipage s’amuse, mais il

maintient cependant une stricte discipline. Fidèle au serment qu'il a prêté au roi d'Espagne il interdit tout le long de la côte brésilienne l'achat d'esclaves, ainsi que tout acte de violence, afin que les Portugais n'aient aucun motif de se plaindre.

Cette attitude loyale vaut encore à Magellan un succès particulier. Comme ils voient qu'on ne leur fait aucun mal, les indigènes perdent toute crainte, ils accourent en masse chaque fois qu'on dit la messe sur la plage. Ils contemplent avec curiosité les cérémonies étranges du culte, et comme ils remarquent que les blancs, qui, croient-ils, leur ont apporté la pluie désirée depuis longtemps, s'agenouillent devant la croix, ils en font autant, ce que les pieux Espagnols interprètent comme un signe qu'ils se sont assimilé inconsciemment le mystère de la foi chrétienne. Lorsqu'au bout de treize jours, à la fin de décembre, la flotte quitte la baie inoubliable, Magellan peut poursuivre sa route avec la conscience plus tranquille que beaucoup d'autres conquistadors de ce siècle. Car s'il n'a pu conquérir ici des territoires pour Charles-Quint, il a du moins gagné de nouvelles âmes à son maître céleste. Aucune violence n'a été commise contre qui que ce fût et personne n'a été arraché à son foyer. C'est dans la paix qu'il est venu, c'est dans la paix qu'il est reparti.

*

* *

Les matelots ont quitté à regret la baie paradisiaque de Rio de Janeiro, et c'est à regret également qu'ils longent, sans pouvoir débarquer, la côte attirante du Brésil. Mais Magellan ne peut plus se permettre aucun repos. Une impatience fébrile le pousse en avant, à la découverte du passage, que, d'après la carte de Martin Behaim et le rapport des Portugais il suppose exister à un endroit précis. Si les récits des navigateurs portugais et les indications de latitude portées sur la carte de Martin Behaim sont exacts, ce passage doit en effet se trouver juste derrière le cap Santa Maria, et c'est pourquoi il poursuit sa route avec diligence. Enfin le 10 janvier le cap est atteint et un peu plus loin ils voient au-dessus d'une plaine illimitée se dresser une petite colline, qu'ils appellent Montevidi (aujourd'hui Montevideo). Pour échapper à la tempête ils se réfugient dans l'immense golfe qui semble s'étendre sans fin vers l'ouest.

Ce golfe n'est en réalité que l'embouchure du Rio de la Plata. Mais à ce moment Magellan l'ignore. Il constate seulement avec une satisfaction à peine contenue qu'à l'endroit indiqué par les rapports la mer s'étend vers l'ouest, par conséquent dans la direction des îles Moluques. Tout semble très bien concorder avec les descriptions qu'on lui a données à Lisbonne et c'est là à coup sûr le « golfo », par lequel, selon la *Newe Zeytung,* les Portugais voulaient vingt ans auparavant se

rendre vers l'ouest. Pigafetta confirme que tous étaient alors convaincus qu'on avait enfin découvert le passage cherché. « Si era creduto una volta esser questo un canal che mettesse nel Mar del Sur », écrit-il.

Rien d'étonnant que Magellan lui aussi ait cru dès le premier jour, devant cette immense nappe d'eau, qu'il avait enfin trouvé le « paso » qu'il cherchait. À peine la tempête qui les a assaillis dès leur arrivée s'est-elle un peu calmée qu'il divise la flotte. Il envoie les trois petits navires dans ce qu'il croit être le canal qui conduit vers l'ouest, et qui n'est donc que le Rio de la Plata, cependant que sous ses ordres les deux grands se dirigent vers le Sud à travers l'embouchure du fleuve pour voir également si le passage ne se trouve pas dans cette direction. Après de vaines recherches de son côté et au bout de quinze jours il aperçoit enfin les voiles des trois navires qui reviennent au lieu du rendez-vous. Mais, amère déception ! aucune flamme ne flotte joyeusement à leur mât et les capitaines apportent une nouvelle décourageante : cette géante voie d'eau qu'ils ont prise précipitamment pour le canal cherché n'est autre chose qu'un fleuve d'une impétuosité extraordinaire ! En souvenir de Juan de Solis, qui lui aussi a cherché ici la route vers Malacca, et au lieu de cela a trouvé la mort, on lui donne provisoirement le nom de Rio de Solis (c'est seulement plus tard qu'on l'appellera Rio de la Plata). Il s'agit pour Magellan de raidir ses muscles. Il ne faut pas qu'on voie à quel point son assurance a été ébranlée par cette désillusion. Désormais une chose est certaine, il le sait ; la carte de Martin Behaim est fausse, les récits des Portugais concernant la découverte d'un soi-disant passage au quarantième degré de latitude sont inexacts. Fausses sont ses informations, faux tous les calculs de Faleiro, fausses ses propres affirmations, faux tout ce qu'il a promis à l'empereur et à ses conseillers. Si ce passage existe – et pour la première fois, lui jusqu'alors si fermement convaincu de son existence, il est obligé de se poser la question – il doit se trouver plus bas dans le Sud. Mais poursuivre vers le Sud ne signifie pas aller au-devant de la chaleur, au contraire, étant donné qu'on a dépassé depuis longtemps l'Équateur c'est se rapprocher des régions polaires. Là février et mars ne signifient pas, comme en Espagne, la fin de l'hiver, mais le commencement. Si l'on ne trouve pas vite le passage vers la mer du Sud on aura définitivement manqué la saison favorable et on sera placé devant cette alternative : ou retourner vers des zones plus tempérées ou passer ici l'hiver.

Du jour où les navires envoyés en reconnaissance sont revenus apportant leur nouvelle décevante des pensées lugubres doivent avoir obscurci l'âme de Magellan, et comme son âme le monde extérieur lui aussi s'embrunit. La côte est de plus en plus maussade, de plus en plus nue et désolée, le ciel de plus en plus morne. Éteinte la blanche

lumière du Sud, assombri en un amas de nuages gris le zénith bleu, disparues les forêts tropicales qui de loin déjà caressaient de leurs effluves les navires s'approchant du rivage. Disparus pour toujours le paysage amical du Brésil et ses arbres chargés de fruits, les palmiers au feuillage bruissant, les animaux au pelage varié, les populations indigènes aux mœurs si hospitalières ! Seuls des pingouins vont et viennent en se dandinant sur la plage désolée, des phoques se vautrent paresseusement sur les écueils. À part cela, aussi loin que le regard porte, on n'aperçoit aucun être vivant : ni homme ni animal. Toute vie semble s'être éteinte dans cette solitude accablante. Une seule fois ils aperçoivent des hommes de haute taille, à l'aspect sauvage et couverts de peaux comme des Esquimaux. Mais ni les clochettes ni les bonnets de couleur qu'on agite ne peuvent les attirer. Maussades et hargneux ils s'enfuient dès qu'on veut les approcher, et c'est en vain qu'on s'efforce de trouver des traces d'habitation.

Le voyage devient de plus en plus pénible, de plus en plus lent, mais Magellan se maintient impitoyablement près de la côte. La moindre petite baie, le plus petit port est examiné à fond, exploré à la sonde. Certes il y a déjà longtemps qu'il ne se fie plus à cette maudite carte qui l'a poussé à ce voyage et trahi ensuite. Mais qui sait ? Peut-être le miracle se produira-t-il : à un endroit inattendu s'ouvrira le passage qui lui permettra d'entrer, avant le début de l'hiver, dans la mer du Sud ! On le sent nettement accroché à ce dernier espoir que peut-être la carte et les Portugais se sont trompés seulement dans l'indication de la latitude, et que la route cherchée se trouve un peu plus bas. Comme le 24 février la flotte s'approche de nouveau d'un immense golfe, le golfe de San Matthias, l'espoir se ranime encore une fois comme une flamme secouée par le vent. Aussitôt Magellan envoie en avant les petits navires « viendo si habia alguna salida para el Maluco », pour voir si le passage vers les Moluques ne se trouve pas là. Mais, de nouveau, rien ! De nouveau un golfe fermé ! Les pilotes reviennent encore une fois déçus, et c'est sans plus de succès qu'on fouille deux autres golfes, la Bahia de los Patos, ainsi appelée d'après le grand nombre de pingouins qui s'y trouvent, et la Bahia de los Trabajos, en souvenir des souffrances qu'y endurèrent les équipages. Mais les hommes qui y débarquent ne ramènent que les corps de phoques abattus et non la nouvelle attendue. De plus ils sont à demi-gelés.

Et le voyage se poursuit, le long de la côte, plus loin, toujours plus loin sous le ciel morne. La solitude devient de plus en plus horrible, les jours de plus en plus courts et les nuits de plus en plus longues. Maintenant les navires n'avancent plus dans l'azur tendre, doucement portés par une brise légère : de violentes tempêtes secouent les voiles, la neige et la grêle s'abattent sur eux avec fracas, la mer se dresse toute

grise et menaçante. Il faut deux mois entiers pour parcourir la courte distance qui sépare le Rio de la Plata de Port San Julian. Presque tous les jours la flotte lutte avec la tempête, qui secoue violemment les mâts et les voiles, et le passage ne se montre toujours pas. Les semaines perdues se vengent ainsi cruellement, car tandis que la flotte fouille attentivement tous les golfes l'hiver est arrivé. Le voici à présent devant eux, qui leur barre le chemin. Six mois se sont écoulés depuis le départ de Séville, et Magellan n'est pas plus avancé qu'au premier jour.

*

* *

Peu à peu les hommes commencent à montrer leur inquiétude. Ils sentent d'instinct qu'il se passe quelque chose qui n'est pas normal. Ne leur a-t-on pas dit à Séville, au moment de s'engager, qu'on allait aux îles des épices, dans le sud radieux, dans une contrée paradisiaque ? L'esclave Henrique ne leur a-t-il pas décrit sa patrie comme un pays de cocagne, où l'on cueille sans effort les épices les plus précieuses ? Ne leur a-t-on pas promis la richesse et un retour rapide au pays ? Au lieu de cela cet homme sombre et taciturne les conduit dans des contrées de plus en plus froides et tristes. De loin en loin un soleil sans forces perce les nuages, mais la plupart du temps le ciel est complètement voilé, et l'air sent la neige. Le vent les frappe brutalement au visage et s'infiltre à travers leurs vêtements qui commencent à se déchirer. Déjà les mains gèlent au contact des cordages couverts de glace, et l'haleine s'exhale en buée. Et puis : quelle solitude autour d'eux, quelle désolation ! Même les cannibales ont fui devant le froid : quand on débarque, on ne trouve ni plante ni bête : rien que des coquillages et des phoques. Dans ces régions, les animaux préfèrent vivre sous l'eau glaciale que sur le rivage fouetté par là tempête. Où ce Portugais les a-t-il conduits ? Où les entraîne-t-il ? Veut-il les mener en Islande ou au pôle antarctique ?

En vain Magellan s'efforce-t-il d'apaiser les murmures. Qu'ils ne se laissent pas effrayer par un peu de froid et ne perdent pas tout de suite courage ! Les côtes de Norvège et d'Islande se trouvent à des latitudes encore plus hautes, et cependant au printemps on y navigue aussi facilement que le long des côtes espagnoles. Qu'ils tiennent encore quelques jours ! En cas de nécessité on pourra toujours hiverner et attendre pour continuer le voyage un temps plus propice. Mais les hommes ne se laissent plus apaiser par des mots. Non, un voyage dans ces régions glaciales ne peut pas avoir été prévu par leur roi, et si l'amiral leur parle de la Norvège et de l'Islande, la comparaison ne tient pas. Car là les gens sont habitués au froid dès l'enfance, et en outre ils ont la certitude de pouvoir rentrer chez eux au bout de huit ou de quinze jours. Mais eux on les a entraînés dans une région

désolée, où aucun chrétien n'a jamais été, qui n'est même pas habitée par les païens et les cannibales et qu'ont fuie les ours et les loups. Qu'y cherchent-ils ? Pourquoi suit-on cette route, alors qu'il y en a une autre, celle des Indes orientales, qui mène si commodément aux îles des épices sans passer par ces déserts de glace et ces régions meurtrières ? C'est ainsi que les hommes répondent ouvertement aux exhortations de l'amiral. Mais, entre eux, dans l'ombre protectrice de la cale, ils emploient sans doute un langage bien plus violent. Et de nouveau réapparaît le vieux soupçon qui courait déjà à Séville : ce Portugais du diable ne jouerait-il pas un double jeu ? Ne se propose-t-il pas, pour rentrer en grâce auprès de son roi, de mener à la ruine cinq bons navires espagnols avec leurs équipages ?

Les capitaines espagnols voient avec une secrète satisfaction le mécontentement croissant des hommes. Eux ne disent rien et évitent de parler avec l'amiral ; ils sont même de plus en plus taciturnes, mais leur silence est peut-être encore plus dangereux que le bavardage des matelots. Mieux au courant des choses de la mer il ne leur a pas échappé que Magellan a subi une grave déception et qu'il n'est plus sûr de son « secret ». Car s'il connaissait vraiment l'endroit où s'ouvre le passage, pourquoi leur a-t-il fait remonter le Rio de la Plata pendant quinze jours ? Pourquoi perd-il un temps précieux à explorer des journées entières la moindre petite baie ? En prétendant connaître la route Magellan a trompé le roi ou il s'est trompé lui-même. Car une chose est sûre : il cherche un chemin qu'il ne connaît pas. Avec une joie maligne qu'ils ne se donnent même pas la peine de cacher, ils l'observent quand, à chaque ouverture de la côte, il explore le rivage à l'aide de sa longue-vue. Qu'il continue à conduire la flotte dans le froid et l'océan sans fin ! Ils n'ont plus besoin de lui résister ni de se plaindre. Bientôt viendra l'heure où il sera obligé d'avouer : je ne sais plus. Alors on pourra lui faire plier la nuque à cet orgueilleux !

*

* *

Il est difficile d'imaginer situation morale plus effroyable que celle de Magellan durant ces quelques semaines. Même si le passage se trouve plus bas dans le Sud, comme il le pense à présent, il est trop tard pour y arriver cette année. L'hiver l'en empêche ; et s'il le découvrait avec des navires et des équipages fatigués comme le sont les siens il ne pourrait plus l'utiliser avant le printemps. Neuf mois déjà se sont écoulés et non seulement il n'est pas arrivé aux Moluques comme il l'avait promis mais sa flotte erre dans l'océan immense, assaillie par les ouragans et en proie aux plus grands dangers.

Le plus raisonnable serait de dire la vérité, de convoquer les capitaines, de leur déclarer qu'il a été trompé par les cartes et les récits

des navigateurs portugais, qu'il est préférable de retourner sur ses pas, de remonter la côte vers le Brésil pour y passer l'hiver, ce qui permettrait aux hommes de se remettre et de réparer les navires en attendant de reprendre au printemps la route du Sud. Ce serait la façon d'agir la plus logique, la plus humaine. Mais Magellan s'est trop avancé pour pouvoir reculer. Trop longtemps il a affirmé qu'il connaissait un chemin plus court vers les Moluques. Il a puni trop brutalement ceux qui mettaient timidement en doute son omniscience. Il a offensé les officiers espagnols, destitué et traité comme un vulgaire criminel le plus haut fonctionnaire du roi à bord. Tout cela seul un triomphe peut l'excuser. Car les capitaines et les hommes ne lui laisseraient pas une minute de plus le commandement s'il avouait n'être plus aussi sûr de son affaire qu'il l'avait prétendu au départ. Le dernier des mousses refuserait de le saluer. Il n'y a donc pas de retour en arrière possible pour Magellan. À partir du moment où il dirait de se diriger sur le Brésil, il ne serait plus le maître de ses officiers, mais leur prisonnier. Aussi prend-il une résolution désespérée. De même que Cortez cette année-là brûle les vaisseaux derrière lui pour enlever à ses soldats toute possibilité de retraite, de même Magellan décide de maintenir ses navires et ses hommes en un lieu si écarté que, le voudraient-ils, ils ne pourraient l'obliger à faire demi-tour. S'il trouve le passage au printemps, alors tout va bien. S'il ne le trouve pas, tout est perdu. Il n'y a pas de milieu, seul l'entêtement peut lui conserver son autorité, seule l'audace peut le sauver.

La tempête se jette sur la flotte avec une violence qui ne fait que redoubler. C'est à peine si les navires peuvent avancer à présent. Il a fallu deux mois pour parcourir péniblement douze degrés vers le Sud. Enfin, le 31 mars, on aperçoit de nouveau un golfe. Est-ce le passage tant désiré ? Non, il est fermé. Cependant Magellan ordonne de s'y engager. Et comme on se rend compte qu'il ne manque pas d'eau douce et de poisson, il donne l'ordre de jeter l'ancre. À leur stupéfaction, ou plutôt à leur effroi, les capitaines et les hommes apprennent que leur amiral, sans avoir pris l'avis de personne, a décidé de passer l'hiver ici, à San Julian, ce petit golfe inconnu et désert, au 49e degré de latitude, à l'endroit le plus désolé et le plus désert qui soit, où jamais encore un Européen n'a mis les pieds.

CHAPITRE VIII

LA MUTINERIE

(2 avril 1520 – 7 avril 1520)

Dans la prison glaciale du port de San Julian les antagonismes doivent s'être heurtés avec plus de violence encore qu'en pleine mer. Et cependant malgré cette situation extrêmement tendue Magellan ne recule pas devant une mesure qui ne peut qu'accentuer le mécontentement général. Comme il sait qu'il faudra de nombreux mois encore avant de pouvoir atteindre les contrées fertiles des tropiques – en admettant qu'il y arrive – il donne l'ordre de diminuer les rations. C'est de sa part une audace vraiment incroyable que d'annoncer ici, en ce coin éloigné du globe, et cela dès le premier jour, à des équipages déjà hostiles, que désormais on va réduire les rations de biscuit et de vin.

En fait c'est cette décision énergique qui a sauvé plus tard la flotte. Car jamais elle n'aurait pu venir à bout de ce fameux voyage de cent jours à travers l'océan Pacifique si l'on n'avait pas à cette époque procédé de la sorte. Mais les hommes, indifférents à un projet qu'ils ne connaissent pas, ne se montrent nullement disposés à accepter une telle mesure. Un instinct assez juste leur dit que même si leur amiral doit conquérir grâce à ce voyage une gloire éternelle les trois quarts d'entre eux au moins devront payer ce triomphe de leur vie. S'il n'y a pas assez de vivres, murmurent-ils, eh bien ! qu'on s'en retourne. D'ailleurs on est allé plus loin dans le Sud qu'aucun navire européen ne l'a jamais fait. Personne ne pourra leur reprocher plus tard de n'avoir pas accompli leur devoir. Quelques-uns déjà sont morts de froid, et ce n'est pas après tout pour l'océan Glacial, mais pour les Moluques qu'on les a engagés. À ces remarques quelques historiens espagnols ont fait répondre Magellan par un discours qui cadre très peu avec sa nature plutôt sèche et qui sent trop le Plutarque ou le Thucydide pour qu'on puisse y ajouter foi. Il s'étonne, lui font-ils dire, que des Castillans puissent faire preuve d'une telle faiblesse et oublier qu'ils n'ont entrepris ce voyage qu'au service de leur roi et de leur patrie. Lorsqu'on lui a confié le commandement il a supposé qu'il trouverait chez eux l'esprit de courage qui a toujours animé la nation espagnole. Quant à lui il préfère mourir que de revenir couvert de honte. Plus

grandes seront leurs privations, plus magnifique sera la récompense que leur décernera leur monarque.

Mais en réalité on n'a jamais apaisé un homme affamé avec un beau discours. Ce qui sauva Magellan en cette heure critique, ce n'est pas la rhétorique, mais la fermeté de sa décision, son refus de faire aucune concession. C'est tout à fait consciemment qu'il provoque dès le début la résistance pour pouvoir la briser aussitôt d'une main de fer : mieux vaut engager tout de suite le combat que l'ajourner indéfiniment. Mieux vaut aller à la rencontre de l'ennemi que se laisser acculer par lui.

*

* *

Qu'un conflit doive éclater, et même très vite, Magellan ne peut en douter. Au cours des dernières semaines la tension entre lui et les capitaines s'est aggravée d'une façon trop dangereuse, ce silence obstiné qu'ils observent de part et d'autre, cette froideur hostile, cette surveillance réciproque doivent aboutir un jour à une explosion.

En fait la responsabilité de cet état de choses incombe beaucoup plus à Magellan qu'aux capitaines espagnols et il est par trop facile de présenter ceux-ci comme une vulgaire clique de traîtres, comme les ennemis éternels du génie. En cette heure critique ils avaient non seulement le droit, mais aussi le devoir de connaître les intentions de l'amiral, car il ne s'agissait pas uniquement de leur vie, mais aussi de celle des hommes placés sous leurs ordres. Si l'empereur Charles-Quint a nommé Juan de Cartagena, Luis de Mendoza et Antonio de Coca officiers de surveillance de sa flotte, « veedor », « tesorero » et « contado », il leur a imposé, outre le titre et le traitement, certaines responsabilités. Ils doivent veiller sur la propriété du roi que représentent ces cinq navires et au cas où elle serait menacée la défendre. Et elle est en danger, en grand danger. Neuf mois se sont écoulés, Magellan n'a pas trouvé cette voie plus courte qu'il déclarait connaître et il n'est pas parvenu aux Moluques. Il n'y a donc rien de déraisonnable dans le fait qu'en face de son embarras manifeste les fonctionnaires de la Couronne lui demandent enfin de soulever tout au moins un coin du voile derrière lequel il cache son « grand secret » et, pour faire la preuve qu'il agit honnêtement avec le roi, de montrer ses cartes aux officiers du roi. Il n'y a pas la moindre indication qui permette de dire qu'ils aient pensé dès le début à une rébellion ou à un acte de violence quelconque, ou qu'ils aient essayé d'enlever son commandement à l'amiral. Ils ne demandaient à Magellan rien que de très naturel : en finir une bonne fois avec les cachotteries, s'asseoir avec eux autour d'une table, discuter avec eux le cours futur de l'expédition, « que tomase consejo con sus oficiales é que dièse la

derrota adonde queria ir », ainsi que l'écrit del Cano. Mais le malheureux Magellan est obligé de cacher son jeu aussi longtemps qu'il ne sait pas s'il a vraiment tous les atouts en mains. Il ne peut pas montrer pour se couvrir la carte de Martin Behaim parce que le « paso » y est faussement indiqué au 40e degré de latitude. Après avoir destitué Juan de Cartagena il ne peut plus dire : je me suis laissé tromper par de faux rapports et je vous ai trompés. Il ne peut pas se laisser poser des questions sur l'endroit où se trouve le « paso », parce qu'il ne le sait pas encore lui-même. Il lui faut faire comme s'il était sourd et muet, serrer les lèvres et tenir seulement le poing prêt à frapper au cas où les curieux s'approcheraient trop près de lui. En résumé la situation est la suivante : les contrôleurs du roi veulent avoir enfin des explications sur ce qu'il a l'intention de faire avec les cinq navires et les équipages qui lui ont été confiés par le roi. Et Magellan, qui ne peut donner d'éclaircissements aussi longtemps qu'il n'a pas trouvé le passage, ne doit pas se laisser contraindre à en donner, sous peine de perdre tout crédit et toute autorité.

Ainsi le droit est clairement du côté des officiers, l'embarras du côté de Magellan. S'ils pressent celui-ci de leur donner des explications, ce n'est pas par vaine curiosité, mais par devoir. Il faut le dire également à leur honneur : ils n'ont pas agi avec Magellan d'une façon perfide, ils lui ont simplement montré une dernière fois que leur patience était à bout, ce qu'il pouvait comprendre. Croyant apaiser par un geste de politesse le mécontentement des capitaines provoqué par tous les ordres qu'il donne sans les consulter, il les a fait inviter solennellement à entendre avec lui la messe le jour de Pâques et à partager ensuite son repas sur le vaisseau amiral. Mais les gentilshommes espagnols ne se laissent pas « gagner » aussi facilement. Puisque le haut seigneur Fernão de Magalhães, qui n'a obtenu que par vantardise son titre de chevalier de Santiago, ne les a pas jugés dignes, neuf mois durant, d'un entretien avec lui sur ses desseins, ils le remercient poliment pour la grâce qu'il leur fait de les inviter à déjeuner. Ou plutôt ils ne le remercient même pas : ils négligent tout simplement de répondre à son invitation. Leurs places restent inoccupées, leurs assiettes vides, et Magellan se voit contraint de se contenter d'un seul convive : son cousin Alvaro de Mesquita, qu'il a nommé lui-même commandant. Il est probable que ce repas de Pâques est très peu à son goût. Par cette marque collective de mépris les capitaines ont signifié à Magellan qu'ils sont tous contre lui. Ils l'ont défié ouvertement. Ils lui ont dit : « La corde est trop tendue ! Prends garde à toi ou change ta conduite ! »

*

* *

Magellan a compris l'avertissement. Mais rien ne peut troubler cet homme aux nerfs d'acier. Tranquillement il déjeune avec Mesquita, sans manifester le moins du monde son mécontentement. Avec calme il donne les ordres ordinaires sur le navire et quand vient la nuit il s'étend paisiblement sur sa couche. Bientôt toutes les lumières s'éteignent, les cinq navires reposent comme de grands animaux endormis dans l'ombre du golfe. À peine de chacun d'eux distingue-t-on le contour des autres, si complète est l'obscurité de cette longue nuit d'hiver. Aussi quand vers minuit un canot se détache sans bruit de l'un des navires et se dirige vers le *San Antonio* personne ne le voit ni l'entend. Qui se douterait d'ailleurs qu'il transporte les trois capitaines Juan de Cartagena, Gaspar Quesada et Antonio de Coca ? Leur plan est sage et énergique. Ils savent que pour imposer leur volonté à un adversaire aussi audacieux que Magellan il faut qu'ils soient plus forts que lui. N'est-ce pas d'ailleurs l'empereur lui-même qui l'a voulu ? Au départ un seul navire, celui de Magellan, a été confié à un Portugais, et les quatre autres à des capitaines espagnols. Or cette situation désirée par l'empereur Magellan l'a modifiée de sa propre autorité en enlevant, d'abord à Juan de Cartagena, puis à Antonio de Coca pour « incapacité », le commandement du *San Antonio* et en remettant ce navire, le plus grand de la flotte, à son cousin Mesquita. Depuis ce coup d'audace il est, militairement, maître de la flotte, d'autant plus que Serrao, qui commande le *Santiago,* le plus petit des cinq navires, est avec lui. Pour briser cette supériorité de forces que possède Magellan, pour rétablir la volonté de l'empereur il n'est qu'un moyen : reprendre le *San Antonio* et écarter Mesquita, à qui, contre tout droit, on en a confié le commandement. Alors les Espagnols seront de nouveau trois contre Magellan, et ils pourront lui interdire la sortie du golfe jusqu'à ce qu'il se soit décidé à donner aux fonctionnaires du roi les explications qu'ils réclament.

Le plan, soigneusement élaboré, n'est pas exécuté avec moins de soin. Le canot qui contient trente hommes armés s'approche avec prudence du *San Antonio* endormi et où ne veille aucune garde. À l'aide d'échelles de cordes ils grimpent tous à bord, Juan de Cartagena et Antonio de Coca en tête. Comme ils ont déjà commandé ce navire ils connaissent le chemin qui mène à la cabine du commandant. Avant qu'Alvaro de Mesquita ait eu le temps de sortir du lit il se voit entouré d'hommes armés, et déjà il est enchaîné et transporté dans la cabine du scribe. À ce moment apparaissent quelques hommes réveillés par le bruit. L'un d'eux, le maestre Juan de Eloriaga, flaire la trahison. Il demande brutalement à Quesada ce qu'il fait la nuit sur ce bateau. Quesada répond par six coups de poignard, et Eloriaga s'écroule dans une mare de sang. Tous les Portugais du bord sont mis aux fers. De cette manière on écarte les partisans les plus dangereux de Magellan.

Afin de gagner le reste de l'équipage, Quesada fait ouvrir le magasin à provisions et distribue à chaque matelot une ration abondante de biscuit et de vin. Si l'on fait abstraction de l'incident du poignard, qui transforme ce simple coup de main en une rébellion sanglante, tout s'est passé comme il avait été prévu. Juan de Cartagena, Quesada et de Coca peuvent retourner tranquillement à leurs navires pour les tenir prêts au combat. Entre temps on a confié le *San Antonio* à un homme dont le nom apparaît ici pour la première fois : Juan Sebastian del Cano. C'est pour empêcher Magellan de réaliser son plan qu'on a fait appel à lui, et c'est justement lui que le sort choisira pour mener à bien l'œuvre de son chef suprême.

De nouveau les navires reposent dans l'ombre du golfe. Aucun bruit, aucune lumière ne laissent soupçonner ce qui vient de se passer.

*

* *

Dans ces régions inhospitalières le jour se lève tard et maussade. Les cinq navires sont immobiles, à la même place, dans la prison glaciale du golfe. Aucun signe extérieur ne permet à Magellan de se douter que son cousin et ami, que tous les Portugais à bord du *San Antonio* sont enchaînés et qu'un capitaine rebelle a pris le commandement du navire. Au mât flotte la même oriflamme que la veille ; rien ne paraît changé, et, comme tous les matins, Magellan envoie un canot à terre pour aller chercher la provision quotidienne de bois et d'eau douce nécessaire à toute la flotte. Comme chaque matin le canot touche d'abord le *San Antonio,* qui délègue régulièrement plusieurs matelots pour la corvée. Mais voilà qui est étrange : à l'approche du canot aucune échelle de corde n'est lancée du *San Antonio,* aucun homme ne se montre, et comme les rameurs mécontents crient vers le pont qu'on pourrait bien se dépêcher il leur est répondu que désormais sur ce navire on ne recevra plus d'ordre de Magellan, mais uniquement du capitaine Gaspar Quesada. La réponse est trop étonnante pour que le canot ne retourne pas vite vers le navire-amiral afin d'avertir le commandant de ce qui se passe.

Ce dernier se rend compte immédiatement de la situation : le *San Antonio* est aux mains, des rebelles. Il a été joué. Mais même une pareille surprise ne peut précipiter le battement de son cœur ni troubler pour un instant la lucidité de son cerveau. Sa première pensée est de s'assurer de l'importance réelle du danger : combien de navires sont encore pour lui ? Combien contre lui ? Le même canot dépêché vers chaque bâtiment lui apprend qu'en dehors du *Santiago* tous sont pour les rebelles : le *San Antonio,* le *Conception* et le *Victoria.* Trois contre deux, ou plutôt trois contre un, car en cas de combat le *Santiago* ne compterait pas pour beaucoup. La partie est donc perdue, et tout

autre la jugerait comme telle : l'œuvre de Magellan, à laquelle il a consacré plusieurs années de sa vie, a été anéantie en une seule nuit. Il lui est impossible de poursuivre avec un seul navire son voyage dans l'inconnu, et pourtant si les autres bâtiments lui sont nécessaires il ne peut les contraindre à l'obéissance. De secours il ne peut en attendre de nulle part. Cette situation terrible lui laisse deux moyens d'action. L'un, qui semble la solution la plus logique et la plus naturelle, étant donné la supériorité de ses adversaires, est de renoncer à l'attitude adoptée jusqu'ici par lui et de chercher à s'entendre avec les capitaines espagnols. L'autre, tout à fait absurde, mais héroïque, consiste à tenter, malgré l'absence totale de chances de succès, une contre-offensive foudroyante pour mettre les rebelles à la raison.

*

* *

Tout parle en faveur de la première solution. Car les capitaines espagnols n'ont pas encore menacé Magellan ni ne lui ont posé aucun ultimatum. Leurs navires sont toujours immobiles, aucune attaque n'est envisagée. Quoique disposant maintenant de la supériorité des forces ils ne veulent pas, à des milliers de milles de leur patrie, engager une absurde guerre civile. Ils se rappellent trop le serment prêté à l'église de Séville, ils connaissent trop bien les punitions infamantes infligées aux mutins et aux déserteurs. Des gentilshommes comme Juan de Cartagena, Luis de Mendoza, Gaspar Quesada, Antonio de Coca, que le roi a nommés ses hommes de confiance, ne tiennent pas du tout à rentrer en Espagne déshonorés et marqués du sceau de la trahison. C'est pourquoi ils ne se prévalent pas de leur supériorité numérique, mais se déclarent au contraire dès le début disposés aux pourparlers : leur intention, en s'emparant du *San Antonio,* n'était pas d'entrer en rébellion, mais seulement d'exercer une pression sur l'amiral et d'obtenir enfin les explications qu'ils demandent.

Par conséquent la lettre que Gaspar Quesada envoie à Magellan au nom des capitaines espagnols n'est nullement un défi. Tout au contraire elle est intitulée humblement « supplicacion », supplique, et elle commence, en employant les formes les plus polies, par la justification de leur action. C'est uniquement à cause de la façon humiliante dont ils ont été traités par l'amiral qu'ils se sont vus contraints de s'emparer du navire dont le roi leur a confié le commandement. Mais cela ne veut pas dire qu'ils songent le moins du monde à contester à Magellan les pouvoirs qui lui ont été accordés par Sa Majesté. Ils se contentent de demander qu'on les traite mieux à l'avenir, et, s'il accepte de se conformer à ce désir justifié, ils le serviront non seulement avec obéissance, comme c'est leur devoir, mais encore avec le plus grand respect.

Cette lettre exprime un désir de conciliation évident. Mais Magellan s'est déjà décidé depuis longtemps pour l'autre solution, la solution héroïque. D'un coup d'œil rapide il a reconnu le point faible de ses adversaires ; leur manque d'assurance. Il y a dans le ton de leur supplique quelque chose qui montre que les chefs de la rébellion ne sont pas résolus à recourir aux mesures extrêmes, et c'est en cela que consiste leur grande infériorité. Si l'on sait utiliser cette chance avant qu'ils aient eu le temps de se mettre d'accord, la fortune peut encore changer de camp, la partie perdue être regagnée.

Mais – on ne saurait trop le souligner – la notion de hardiesse a chez Magellan une couleur particulière. Agir hardiment chez lui ne signifie pas du tout agir d'une façon impulsive, précipitée, mais au contraire entreprendre quelque chose d'extrêmement dangereux avec le maximum de calcul et de prudence. Ses plans les plus audacieux sont toujours forgés au feu de la passion, puis trempés dans la froide réflexion ; c'est grâce à ce mélange d'imagination et de prudence qu'il triomphe de tous les dangers. En une seconde son plan est conçu, le reste du temps ne servira qu'à en préparer minutieusement tous les détails. Il se rend compte qu'il lui faut faire la même chose que ses capitaines, s'emparer tout au moins d'un navire pour reprendre la supériorité qu'il a perdue. Mais comme ce leur a été facile à eux, et comme ce lui est difficile à lui ! Ils ont assailli dans la nuit un navire complètement endormi et dont le capitaine et l'équipage ne se doutaient de rien. Il n'y avait eu aucune résistance à surmonter, aucun combat à livrer. Mais maintenant il fait grand jour. Les capitaines des trois navires rebelles observent avec méfiance chaque mouvement à bord du navire-amiral, les canons sont tenus prêts à tirer, les arquebuses chargées ; les rebelles connaissent trop bien le courage de Magellan pour ne pas le croire capable d'une attaque téméraire.

Mais ils connaissent uniquement son courage, non sa ruse. Ils ne se doutent pas que ce calculateur rapide osera entreprendre même ce qui apparaît le moins probable, à savoir un coup de main en plein jour, avec une poignée de gens, et ce à la vue de trois navires solidement armés. D'ailleurs le fait qu'il ne choisit pas pour son coup audacieux le *San Antonio,* où son cousin Mesquita gît enchaîné, est déjà de sa part une manœuvre de diversion géniale. Car c'est là bien entendu qu'on s'attend en premier lieu à une attaque. Mais précisément parce que l'attaque est attendue à droite, il frappe à gauche, non pas contre le *San Antonio,* mais contre le *Victoria.*

Le moindre détail du coup de main a été mûrement réfléchi. Tout d'abord Magellan retient, avec le canot qui les a amenés, les hommes qui lui ont apporté la supplique, l'offre de négociations de Gaspar de Quesada. Par là il obtient deux résultats : *primo,* en cas de conflit il a

affaibli de quelques combattants l'équipage des navires rebelles ; *secundo,* par ce coup rapide il a deux canots au lieu d'un, et cet avantage en apparence infime s'avérera bientôt décisif. Car, conservant son propre canot, il peut envoyer sur celui de ses adversaires son maître d'armes et homme de confiance, l'alguazil de la flotte, Gonzalo Gomez de Espinosa, avec cinq hommes, vers le *Victoria,* pour y remettre une lettre à son commandant Luis de Mendoza.

C'est sans aucune méfiance que les rebelles à bord de leur navire voient venir à eux le petit canot. Ils n'ont aucun soupçon, car comment une chaloupe de cinq hommes pourrait-elle attaquer un navire de soixante hommes d'équipage, et de plus commandé par un capitaine aussi éprouvé que Luis de Mendoza ? Assurément ils ne peuvent pas voir que ces cinq hommes emportent des armes cachées sous leurs vêtements et ne savent pas que Gomez de Espinosa a été chargé par l'amiral d'une mission importante. Doucement, tout doucement, avec une lenteur calculée – chaque minute compte – celui-ci grimpe à bord du bâtiment et tend au capitaine Luis de Mendoza un mot de Magellan l'invitant à se rendre à une entrevue sur le navire-amiral.

Mendoza lit le mot. Mais il se rappelle trop bien la scène du *Trinidad,* au cours de laquelle Juan de Cartagena a été brusquement arrêté comme un vulgaire criminel pour se laisser attirer dans un piège ! « Tu ne m'auras pas ! » se dit-il avec un rire ironique en achevant sa lecture. Mais ce rire se termine soudain par un cri de douleur, le poignard de l'alguazil lui est entré dans la gorge.

Juste à ce moment – on reconnaît ici l'exactitude fantastique avec laquelle Magellan a calculé chaque minute et chaque mètre de la distance qui sépare les deux navires – quinze hommes armés jusqu'aux dents, et que Duarte Barbosa a amenés dans le canot du *Trinidad,* sont grimpés à bord. L'équipage pétrifié regarde le cadavre de son capitaine. Il n'a pas encore eu le temps de décider quoi que ce fût que déjà Duarte Barbosa a pris le commandement du navire ; il donne des ordres, et les hommes terrorisés lui obéissent. En un instant on a levé l'ancre, hissé les voiles, et, avant que les deux autres navires rebelles aient pu comprendre ce qui se passe, le *Victoria* s'avance vers le vaisseau-amiral. Et maintenant trois navires : le *Trinidad,* le *Victoria* et le *Santiago* font face au *San Antonio* et au *Concepcion* et ferment l'entrée du golfe contre toute tentative de fuite.

Par cette manœuvre foudroyante la balance penche en faveur de Magellan, la partie perdue est regagnée. En l'espace de cinq minutes les capitaines rebelles ont été placés en état d'infériorité manifeste et il ne leur reste plus qu'à choisir entre la fuite, la lutte ou la reddition sans conditions. Contre la fuite l'amiral a déjà pris ses précautions. Pour ce qui est de la lutte il est trop tard, car l'offensive brusque de

Magellan a brisé le courage de ses adversaires. En vain Gaspar Quesada, armé jusqu'aux dents, la lance dans une main et le glaive, dans l'autre, exhorte-t-il ses hommes au combat. Ceux-ci effrayés ne le suivent qu'à peine, et il suffit qu'arrive un canot avec des hommes de Magellan pour briser toute résistance sur le *Concepcion* et le *San Antonio*.

Alvaro de Mesquita est libéré ; ses chaînes servent maintenant pour les capitaines rebelles.

*

* *

Le conflit entre Magellan et les capitaines espagnols s'est déroulé avec la rapidité et la violence d'un orage d'été ; le premier éclat de tonnerre a détruit la rébellion jusqu'à la racine. Mais peut-être n'était-ce là que la partie la plus facile de la lutte, car légalement la punition de tous les coupables doit suivre maintenant, impitoyable. Et un grave cas de conscience se pose pour le vainqueur. Le décret royal lui accorde le droit de vie et de mort sur les équipages soumis à son commandement, mais les principaux coupables sont les hommes de confiance du roi. Pour maintenir son autorité il lui faut exercer un châtiment exemplaire, et cependant il ne peut pas punir tous les mutins. Car comment poursuivre le voyage si, en vertu de la loi, il fait exécuter un cinquième de ses équipages ? Dans ces régions inhospitalières, à des milliers de lieues de l'Espagne, il ne peut pas se priver d'une centaine de bras. Il lui faut donc user de clémence, gagner par l'indulgence ceux qu'il devrait punir, mais cependant les effrayer par un dur exemple.

Après mûres réflexions il décide de ne sacrifier qu'un seul homme, Gaspar Quesada, qui a fait usage de ses armes et blessé mortellement son fidèle pilote Eloriaga. On commence la procédure criminelle, on fait venir les greffiers, on convoque les témoins, et avec la même prolixité, le même formalisme qu'à Séville ou à Saragosse, on rédige des pages entières de procès-verbaux. C'est Mesquita, investi des fonctions de président, qui ouvre le procès pour meurtre et rébellion intenté contre Gaspar Quesada, ancien capitaine de la flotte. Et c'est Magellan qui prononce la sentence : l'accusé, reconnu coupable, est condamné à mort. La seule grâce que l'on consente à faire au gentilhomme espagnol est que l'exécution se fera par le glaive et non par le garrot.

Mais qui exécutera la sentence ? On trouvera difficilement parmi les hommes un volontaire pour faire office de bourreau. On s'en tirera de la façon suivante : l'ordonnance de Quesada a participé à l'agression contre Eloriaga et on l'a reconnu lui aussi coupable de meurtre. Il sera

gracié s'il accepte de procéder à la décapitation de son maître. L'alternative est cruelle : ou exécuter son maître ou être exécuté. En fin de compte il accepte. D'un seul coup il tranche la tête du condamné, sauvant ainsi la sienne. Conformément à la coutume barbare de cette époque on procède ensuite à l'écartèlement des cadavres de Gaspar de Quesada et de Luis de Mendoza, dont les membres et les corps mutilés sont attachés à des pieux. Ainsi sont transplantées en Patagonie les coutumes effroyables de la Tour de Londres et autres lieux d'exécution de l'Europe.

Mais il reste encore à prononcer un dernier jugement, dont on ne peut dire s'il fut plus doux ou plus cruel que la mort par le glaive. Juan de Cartagena, le véritable chef de la mutinerie, et un prêtre qui a toujours excité les hommes à se rebeller, ne sont pas moins coupables que les précédents. Cependant faire exécuter par la main du bourreau l'homme que le roi lui a adjoint en qualité de *conjuncta persona,* ou verser le sang d'un prêtre, dont la tête a été ointe de l'huile sacrée, l'amiral, le pieux catholique, ne l'ose pas. D'autre part les traîner enchaînés pendant des milliers de milles est impossible. En fin de compte Magellan fuit devant la décision en les condamnant au débarquement. Quand la flotte repartira, les deux hommes, pourvus de provisions pour quelque temps, seront abandonnés sur la côte de San Julian et Dieu seul décidera de leur sort.

*

* *

Magellan eut-il raison, eut-il tort, en agissant de la sorte ? Les procès-verbaux que fit dresser son cousin Alvaro de Mesquita, et qui ne laissent pas la parole à la défense, sont-ils irrécusables ? D'autre part faut-il ajouter foi aux déclarations que firent plus tard à Séville les officiers espagnols, déclarations aux termes desquelles Magellan aurait payé douze ducats à l'alguazil et à ses hommes pour le meurtre de Luis de Mendoza, leur promettant en outre les biens des deux gentilshommes tués ? Faut-il tenir compte de ces dires auxquels Magellan disparu n'a pu répondre ? Si l'histoire lui a donné raison, il ne faut pas oublier qu'elle est toujours pour le vainqueur contre le vaincu. Hebbel l'a dit : « Il est tout à fait indifférent à l'histoire qu'une chose soit arrivée de telle ou telle façon. Elle se met toujours du côté du vainqueur. » Si Magellan n'avait pas trouvé le passage, s'il n'avait pas réalisé l'exploit qui a rendu son nom célèbre le supplice des capitaines espagnols eût été considéré comme un vulgaire assassinat. Mais comme les événements lui ont donné raison ceux qui sont morts d'une mort sans gloire sont oubliés, et son succès a justifié historiquement, sinon moralement, sa dureté, son inflexibilité.

En tout cas l'attitude de Magellan à l'égard des capitaines rebelles a

été un dangereux exemple pour le plus illustre de ses continuateurs, Francis Drake. Cinquante-sept ans plus tard ce héros et pirate anglais menacé, lors d'un voyage aussi périlleux, d'une mutinerie au sein de son équipage, paie, dans le même port malheureux de San Julian, un sombre tribut à la dureté de Magellan en l'imitant. Francis Drake connaît à merveille l'histoire du voyage de son prédécesseur, il a lu les protocoles du jugement et sait quel châtiment impitoyable Magellan a infligé aux mutins. Il prétend même avoir retrouvé le billot sur lequel la sentence prononcée contre Quesada a été exécutée. Cette fois le capitaine rebelle s'appelle Thomas Doughty. Comme Juan de Cartagena il avait été mis aux fers au cours du voyage et – étrange analogie – c'est sur cette même plage, dans le même port de San Julian qu'il est jugé. Et c'est aussi une condamnation à mort qui le frappe. Francis Drake laisse à son ancien ami le choix, soit, comme Gaspar de Quesada, de subir la mort rapide et honorable par le glaive, soit d'être débarqué dans cette baie comme Juan de Cartagena. Doughty, qui a lu, lui aussi, le récit du voyage de Magellan, sait qu'on n'a jamais retrouvé aucune trace de Juan de Cartagena et de son compagnon et qu'ils ont dû mourir dans d'effroyables souffrances. Aussi choisit-il la mort certaine, mais brève, par le glaive. Une fois de plus une tête roule sur le sable, éternelle fatalité qui veut que presque toujours les actions les plus glorieuses soient tachées de sang et que ce soient précisément les hommes les plus impitoyables qui accomplissent les plus grands exploits.

CHAPITRE IX

LE MOMENT DRAMATIQUE

(7 avril 1520 - 28 novembre 1520)

L'hiver retient la flotte de Magellan dans ce triste port de malheur pendant quatre mois. Le temps s'écoule vide et pesant ; aussi l'amiral, qui sait par expérience que rien n'est pire que l'oisiveté pour rendre les hommes mécontents, se décide à occuper les matelots à un travail incessant. De la quille à la pointe des mâts, il fait restaurer complètement les navires, fatigués par près d'une année de voyage. Il donne l'ordre d'abattre du bois, de tailler des poutres. Peut-être même invente-t-il des travaux superflus, uniquement pour faire croire aux hommes que le voyage va reprendre bientôt, qu'ils ne tarderont pas à quitter cette solitude hivernale pour se diriger vers les îles enchanteresses.

Enfin se montre un premier signe de printemps. Durant toutes ces semaines sombres et froides l'équipage avait déjà cru être relégué dans un pays absolument désert, où ne vivaient ni hommes ni bêtes, et le sentiment d'angoisse qu'il éprouvait à ce sujet avait encore aggravé son état de dépression. Or un beau matin apparaît sur la colline une silhouette étrange, un homme, qu'au début ils ne reconnaissent même pas comme un de leurs semblables, car tout d'abord surpris et effrayés il leur semble être d'une taille gigantesque : *Duobus humanam superantes staturam,* écrit Pierre Martyr, et Pigafetta confirme : « Il était si grand que nous lui allions juste à la ceinture. Il était bien bâti, avait un visage large, avec des cernes rouges et jaunes autour des yeux, et deux taches, en forme de cœur, sur les joues. Ses cheveux étaient courts et teints en blanc, et son vêtement fait de peaux de bêtes cousues ensemble. » Ce qui étonne tout particulièrement les navigateurs ce sont les pieds de ce monstre humain, et c'est à cause de ces « grands pieds » (patagao) qu'ils dénomment par la suite les indigènes de ce pays des Patagons et leur terre la Patagonie. Mais bientôt la peur que leur inspirait ce fils d'Enoch disparaît. L'homme étend les bras en ricanant, se met à danser et à chanter en répandant du sable sur ses cheveux teints. Magellan, qui connaît parfaitement, de par ses précédents voyages, les coutumes des indigènes, interprète très justement cette attitude comme un désir de rapprochement amical et

donne l’ordre à un matelot de danser de la même façon et de se répandre également du sable sur la tête. À la grande joie des marins, le sauvage accueille effectivement cette pantomime comme un signe de bienvenue et s’approche d’eux. Maintenant les Trinculos ont trouvé leur Caliban. Pour la première fois ils ont une distraction dans ce désert. Car lorsqu’on met un miroir de métal sous le nez du bon géant sa surprise est telle qu’il sursaute brusquement en arrière, entraînant dans sa chute quatre matelots. Son appétit est si formidable qu’à le voir manger les pauvres marins en oublient qu’ils n’ont droit, eux, qu’à une ration réduite. Ils regardent avec des yeux ronds comment ce Gargantua boit d’un seul trait tout un seau d’eau et avale une demi-corbeille de biscuits comme il le ferait d’un petit pain d’épice. Et quel éclat de rire lorsqu’il engloutit d’un seul coup, avec la peau et les os, quelques rats qu’ils lui présentent ! Bientôt une sympathie cordiale naît entre le sauvage et les matelots, et lorsque Magellan lui fait cadeau de quelques clochettes il va chercher d’autres « géants » et même quelques « géantes ».

Mais c’est précisément cette absence de méfiance de leur part qui va causer la perte de ces enfants de la nature. Comme Christophe Colomb et autres explorateurs Magellan a reçu de la Casa de Contratacion la mission formelle de ramener en Espagne quelques spécimens non seulement des plantes et des minerais mais aussi des nouvelles espèces humaines qu’il rencontrerait au cours de son voyage. Or capturer vivant un homme de cette taille ne paraît pas moins dangereux aux matelots que de saisir une baleine par une de ses nageoires. Avec embarras ils tournent autour des Patagons, mais au dernier moment toujours le courage les abandonne. Enfin on imagine une ruse assez vilaine. On fait à deux des indigènes un si grand nombre de cadeaux qu’ils ont besoin de tous leurs doigts pour ne rien laisser tomber. Puis on leur montre encore un objet au cliquetis ravissant, des chaînettes, et on leur demande s’ils ne voudraient pas en porter aux chevilles. Les pauvres Patagons rient de plaisir, et, enthousiasmés, font signe que oui. Leurs cadeaux dans les mains, ils regardent avec curiosité les matelots leur passer autour des chevilles ces beaux anneaux froids qui font une si joyeuse musique, mais – toc ! – ils sont pris. Maintenant on peut les empoigner et les jeter à terre sans crainte, comme s’il s’agissait de sacs de sable ; enchaînés ils ne sont plus dangereux. En vain les malheureux poussent-ils des hurlements, en vain se tordent-ils sur la plage, frappant autour d’eux et appelant au secours leur dieu Setebos, dont Shakespeare a emprunté le nom : la Casa de Contratacion veut des curiosités ! Tels des taureaux vaincus dans l’arène on les traîne sur le sable et on les transporte sur les navires, où ils ne tarderont d’ailleurs pas à périr lamentablement par suite du manque de nourriture. Mais cette agression perfide des

représentants de la civilisation a détruit d'un seul coup la bonne entente qui régnait entre eux et les indigènes. Ceux-ci se tiennent désormais hors d'atteinte, et comme un jour une troupe de matelots leur donne la chasse pour s'emparer également de quelques femmes, ils se retournent contre leurs poursuivants et en tuent un.

Décidément, aux Espagnols comme aux indigènes, ce port de San Julian n'a apporté que du malheur. Ici rien ne réussit à Magellan. On dirait qu'un mauvais sort est attaché à cette plage maudite. Qu'on s'en aille vite et qu'on retourne au pays, gémit l'équipage. Qu'on parte bientôt, qu'on se remette en route, se dit Magellan ; et des deux côtés l'impatience ne fait que croître de jour en jour. À peine les tempêtes d'hiver ont-elles quelque peu diminué que Magellan décide de pousser une pointe vers le Sud. Il envoie en éclaireur le plus rapide de ses navires, le *Santiago,* sous les ordres du fidèle capitaine Serrao. Ce dernier doit s'avancer dans la direction indiquée, fouiller les golfes et revenir au bout d'un certain temps en rapportant ce qu'il aura vu. Bientôt le délai fixé est épuisé, et Magellan impatient et inquiet scrute la mer dans l'espoir de voir apparaître le navire de Serrao. Mais ce n'est pas de ce côté que viennent les nouvelles. Un beau jour on voit descendre de la colline deux étranges silhouettes toutes chancelantes, qu'on prend d'abord pour des Patagons et que l'on s'apprête à recevoir à coups d'arquebuse. Mais voilà que ces hommes nus, à demi morts de faim, de froid et d'épuisement, crient des mots en espagnol. Ce sont deux matelots du *Santiago.* Ils apportent une mauvaise nouvelle. Dans son avance vers le Sud Serrao est arrivé à l'embouchure d'un fleuve, où le poisson est abondant, le Rio de Santa Cruz. Mais lors d'une reconnaissance un peu plus loin une tempête a jeté le navire sur la côte, le brisant en mille morceaux. Tout l'équipage, à l'exception d'un nègre, a réussi à se sauver. Il attend, dans la plus grande détresse, au Rio de Santa Cruz, qu'on vienne à son secours. Quant à eux, ils ont marché pendant onze jours le long de la côte, jusqu'au port de San Julian, se nourrissant exclusivement de racines et d'herbes !

Magellan envoie immédiatement un canot chercher les naufragés qui sont ramenés. Mais un navire n'en a pas moins été détruit, le plus rapide de la flotte. C'est la première perte subie, et comme toute perte en ce coin éloigné du globe elle est irréparable. Lorsque enfin le 24 août Magellan donne l'ordre du départ et quitte, avec un dernier regard sur les deux mutins qu'on a laissés à terre, la baie de malheur de San Julian, il maudit sans doute en silence le jour où il a débarqué en ce lieu. Un navire a été perdu, il a trois capitaines en moins, et avant tout une année déjà s'est écoulée au cours de laquelle il n'a encore rien fait, rien trouvé, rien découvert.

*

* *

Les jours qui suivirent doivent avoir été les plus sombres de la vie de Magellan, les seuls peut-être où cet homme d'ordinaire si sûr de lui ait senti faiblir son courage. Déjà le fait qu'au moment du départ de San Julian il déclare avec une fermeté feinte qu'il est résolu à descendre la côte jusqu'au 75e degré de latitude s'il le faut et que c'est seulement au cas où il n'aurait pas trouvé le passage jusque-là qu'il prendrait la route ordinaire, qui contourne le cap de Bonne-Espérance, déjà ce « s'il le faut » trahit son manque d'assurance. Car pour la première fois Magellan envisage la possibilité d'un retour en arrière ; il avoue devant ses officiers que le passage cherché n'existe peut-être pas ou n'existe que dans les eaux de l'océan Antarctique. Non seulement il a perdu sa certitude, mais même le pressentiment favorable qui lui faisait croire à l'existence de ce passage le quitte à l'heure décisive. Jamais l'histoire n'a inventé situation plus ironique que celle où se trouve à ce moment Magellan lorsqu'au bout de deux jours de navigation il s'arrête à l'embouchure du Rio de Santa Cruz découvert par Serrao et ordonne encore une fois un repos de deux mois. Qu'on se représente en effet, d'après ce que nous savons aujourd'hui, toute l'absurdité de cette décision. Voici un homme, qui, mû par une grande idée, un renseignement imprécis et d'ailleurs inexact, s'est donné pour tâche de découvrir le passage menant de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, et par là le chemin permettant de faire le tour du monde. Sa volonté démoniaque lui a permis de surmonter la résistance de la matière, il a trouvé quelqu'un pour l'aider à réaliser son plan, obtenu d'un monarque étranger, grâce à la puissance suggestive de son idée, une flotte, et conduit cette flotte le long de la côte de l'Amérique du Sud plus loin que ne l'a jamais fait aucun autre navigateur. Il a dompté les éléments déchaînés et la rébellion ; aucun obstacle, aucune déception n'ont pu briser sa croyance fanatique qu'il est déjà tout près du passage, but de ses rêves. Et voici que brusquement, au seuil de la victoire, son regard, jusqu'alors si clair, se voile. Comme si les dieux, mécontents, lui avaient mis méchamment un bandeau sur les yeux. Car à cette date du 26 août 1520 où Magellan donne l'ordre à l'équipage de s'arrêter une nouvelle fois il est, en fait, arrivé au but. Deux degrés de latitude encore, deux jours seulement de navigation après trois cents jours de voyage, quelques milles après des milliers et des milliers déjà parcourus, et il pourrait pousser des cris de joie. Mais – ironie et malignité du sort ! – le malheureux ne sait pas, ne devine pas que ce qu'il cherche est à portée de sa main. Durant deux longs mois d'attente impatiente il reste à l'embouchure de ce petit fleuve, près de cette côte déserte et abandonnée, semblable à un homme qui, pris dans une tempête de neige, perd soudain courage sans se douter qu'il est à la porte de son habitation et qu'il n'aurait plus que quelques pas à faire

pour être sauvé. Pendant deux mois, deux mois interminables, il attend et se ronge, se demandant s'il atteindra le passage, alors qu'à deux journées de là se trouve la route qui rendra son nom à jamais célèbre. Jusqu'au dernier moment l'homme qui, doué d'une volonté prométhéenne, veut arracher à la terre son secret sentira la griffe du doute lui déchirer le cœur.

*

* *

Mais d'autant plus magnifique est ensuite la délivrance ! Seul atteint les plus hautes cimes du bonheur celui qui s'élance des profondeurs extrêmes du désespoir. Le 18 octobre 1520, après soixante jours d'attente superflue, Magellan donne l'ordre du départ. On dit la messe, les hommes communient et les navires, toutes voiles dehors, se dirigent vers le Sud. Encore une fois la tempête accourt violemment à leur rencontre et il faut arracher mètre par mètre à l'élément hostile. Aucune verdure ne console le regard, la côte s'étend toujours aussi vide, aussi déserte et inhospitalière ; rien que du sable et des rochers, des rochers et du sable. Le quatrième jour, le 21 octobre 1520, ils aperçoivent enfin un promontoire entouré d'écueils blancs, au-dessus d'un rivage étonnamment déchiré. Derrière ce cap, appelé par Magellan « Cabo de las Virgines », en l'honneur des saintes du calendrier, s'ouvre une baie profonde aux eaux noires. Les navires s'approchent Quel paysage étrange et sévère ! Des falaises abruptes et coupées de profondes crevasses, et tout au loin une cime couverte de neige. Mais comme tout est mort devant eux et autour d'eux ! C'est à peine s'ils aperçoivent quelques arbres et quelques buissons. Seul le bruit incessant du vent traverse le silence de cette baie déserte. Les hommes contemplent, moroses, ces eaux sinistres. Il leur paraît impossible que cette baie entourée de montagnes et ces eaux noires comme celles de l'enfer puissent conduire à un rivage plat ou à la « mer du Sud », la mer claire, radieuse, ensoleillée, dont ils rêvent depuis si longtemps. Unanimes les pilotes expriment leur conviction que cette entaille ne peut être qu'un fjord, semblable à ceux des pays du Nord, et que c'est peine perdue que d'explorer à la sonde ou de fouiller cette baie. On a déjà perdu trop de temps à explorer toutes les baies de Patagonie, dont aucune ne menait à un chemin ouvert. Qu'on ne s'arrête plus ! Qu'on avance, et si le passage ne se montre pas bientôt qu'on profite de la saison favorable pour retourner au pays, ou qu'on gagne l'océan Indien par le cap de Bonne-Espérance !

Mais Magellan, possédé par son idée fixe de la route cachée, insiste pour qu'on fouille ce golfe étrange. Les pilotes obéissent, de mauvaise humeur. Ils préféreraient poursuivre le voyage, car, déclare Pigafetta, « nous pensions et disions tous que c'était là une baie fermée ». Deux

navires resteront, le vaisseau-amiral et le *Victoria ;* les deux autres, le *San Antonio* et le *Conception,* reçoivent l'ordre d'aller en avant, aussi loin qu'ils le pourront, mais d'être de retour au plus tard dans cinq jours. Le temps est devenu précieux, et les provisions diminuent. Magellan ne peut plus s'accorder un aussi long délai qu'à l'embouchure du Rio de la Plata. Cinq jours est le dernier enjeu qu'il peut consacrer à cette dernière tentative.

*

* *

Voici venu le moment dramatique. Les deux navires restés avec Magellan, le *Trinidad* et le *Victoria* se proposent d'explorer la partie extérieure de la baie, jusqu'au retour des deux autres. Mais encore une fois la nature se cabre, comme si elle voulait les empêcher de violer son secret. Un vent violent se lève soudain, un de ces brusques ouragans comme il y en a fréquemment dans la région, dont les vieilles cartes espagnoles disent « no hay buenas estaciones » (ici il n'y a jamais de bonnes saisons). En un clin d'œil une écume blanche et sauvage envahit la baie. Les câbles qui retiennent les ancres du *Trinidad* et du *Victoria* sont arrachés, et les deux vaisseaux, toutes voiles baissées, se laissent pousser de côté et d'autre par le vent. C'est une chance que la tempête ne les précipite pas contre les écueils. Cela dure deux jours. Mais ce qui préoccupe Magellan ce n'est pas son propre sort, car le danger d'être jeté contre le rivage est moins grand pour ses deux navires que pour le *San Antonio* et le *Conception,* que la tempête a sans doute surpris à l'intérieur du détroit, où ils n'ont pas la place suffisante pour louvoyer ni la possibilité d'ancrer et de se réfugier quelque part. À moins d'un miracle ils ont dû être détruits.

Attente fiévreuse, atroce. Un jour passe, puis un deuxième, un troisième, un quatrième, et les navires ne reviennent toujours pas. Maintenant Magellan est fixé : il sait que si ces deux vaisseaux sont perdus tout est perdu. Avec deux bâtiments seulement il ne pourra pas poursuivre son voyage. Son rêve, son projet se sera brisé contre ces rochers.

Enfin un signal de la hune. Mais – amère déception ! – ce que le guetteur a aperçu, ce ne sont pas les navires attendus, c'est une colonne de fumée dans le lointain. Moment effroyable ! Une colonne de fumée, cela ne peut que signifier que des naufragés appellent à l'aide. Ainsi le *San Antonio* et le *Conception,* ses deux meilleurs vaisseaux, ont échoué et son entreprise a avorté dans ce golfe sans nom. Déjà Magellan ordonne de mettre les canots à la mer pour aller chercher les survivants. Mais juste à ce moment la situation se retourne. C'est le même instant glorieux que dans *Tristan et Isolde* lorsque le chant funèbre de la flûte pastorale, sur le point de s'éteindre,

se transforme soudain en un chant de joie ailé et triomphal. Une voile ! Un navire ! Béni sois-tu, ô mon Dieu ! Un des deux bâtiments est sauvé. Mais non ce sont les deux navires, le *San Antonio* et le *Conception,* qui reviennent, sains et saufs. Mais qu'arrive-t-il ? À peine sont-ils en vue que là-bas, à bâbord, un éclair a lui, une fois, deux fois, trois fois, et l'écho renvoie en grondant le bruit du canon. Que s'est-il passé ? Alors qu'on a si soigneusement jusqu'ici épargné la poudre, pourquoi tirer ces salves successives ? Pourquoi a-t-on hissé tous les drapeaux, toutes les oriflammes ! Pourquoi les capitaines et les hommes font-ils des signes de loin et crient-ils ? Et quels sont leurs cris ? Vu la distance, on ne peut pas encore saisir les paroles qu'ils prononcent, mais tout le monde, et Magellan le premier l'a compris : c'est le langage de la victoire !

Et vraiment c'est un message béni que rapportent les deux navires. Le cœur brusquement dilaté, Magellan écoute le rapport que lui fait Serrao. Au début cela avait été très dur. Ils s'étaient déjà engagés assez loin à l'intérieur de la baie lorsque la tempête avait éclaté.

Quoiqu'ils eussent tout de suite amené les voiles, ils avaient été chassés en avant par les vagues. Déjà ils se voyaient sur le point d'être jetés contre le fond de la baie, lorsque soudain ils avaient remarqué qu'elle n'était pas du tout fermée, comme ils le croyaient, mais s'ouvrait derrière une saillie, en une sorte de canal. Par cette route plus tranquille ils étaient parvenus dans une seconde baie, qui se rétrécissait à son tour, pour s'élargir ensuite. Pendant trois jours ils avaient ainsi avancé, sans parvenir au bout de cette étrange voie d'eau. Ils n'en avaient pas trouvé la sortie, mais une chose était sûre : ce n'était pas un fleuve. Car l'eau en était salée et la séparation entre la mer et la côte toujours nette et régulière. Elle ne se rétrécissait pas, comme un fleuve, au fur et à mesure qu'on s'avançait à l'intérieur, mais au contraire s'élargissait toujours en conservant sa même profondeur. C'est pourquoi il était plus que probable que ce fjord, ce canal conduisait et aboutissait à la mer du Sud si longtemps cherchée et dont peu d'années auparavant Nunez de Balboa avait aperçu le rivage des hauteurs de Panama.

On peut s'imaginer quelle joie ce message d'espérance apporte à Magellan. Déjà il avait au fond de lui-même renoncé à son entreprise, envisagé le retour par le cap de Bonne-Espérance, et personne ne sait quelles prières secrètes il avait adressées à Dieu et à ses saints, quels vœux il avait faits. Et voilà que son rêve se réalisait juste au moment où il allait reculer. Qu'on n'attende donc plus un seul instant ! Qu'on lève l'ancre ! Qu'on déploie les voiles ! Une dernière salve en l'honneur du roi, une dernière prière à l'amiral suprême ! Puis qu'on s'enfonce courageusement dans le labyrinthe ! S'il trouve dans ces eaux

achéroniennes une voie menant vers l'autre mer, il sera le premier à avoir découvert la route permettant de faire le tour de la terre. Et les quatre navires s'engagent dans le détroit, qu'en l'honneur de ce jour Magellan dénomme le canal de la Toussaint, mais que la postérité reconnaissante appellera le détroit de Magellan.

*

* *

Ce dut être un spectacle étrange que celui qui s'offrit à la vue des marins lorsque les quatre bâtiments s'engagèrent doucement et sans bruit dans cette baie noire et tragique où jamais encore aucun homme n'avait pénétré. Autour d'eux un silence de mort et des falaises abruptes qui semblent les fixer d'un regard métallique. Sombre est le ciel, sombre la surface de l'eau. Telle la barque de Charon sur les eaux du Styx, ombres parmi des ombres, les navires s'avancent sans hâte dans ce monde des enfers. Au loin brillent des montagnes aux sommets couverts de neige, d'où arrive la nuit un vent glacial. Nulle part un être vivant et cependant des hommes doivent habiter ces parages, car le soir des feux brillent dans l'obscurité, ce pourquoi ils appellent ce pays la Terre de Feu. Jamais une voix, jamais une silhouette mouvante. Lorsqu'une fois Magellan envoie des matelots à terre dans un canot ils ne trouvent ni maison ni habitation, mais seulement un cimetière, quelques dizaines de tombes abandonnées. Le seul animal qu'ils rencontrent est un requin mort, dont le cadavre sur le rivage est lavé par les flots. Le cœur serré, les marins contemplent avec étonnement ce paysage spectral. Il leur semble être transportés brusquement dans un autre monde, un monde lunaire. Cependant il s'agit d'aller plus loin, toujours plus loin ! Poussés lentement par la brise, les navires glissent sur les eaux noires, que jamais encore vaisseau n'a effleurées. Sans cesse on jette la sonde et jamais elle ne touche le fond de l'eau ; sans cesse Magellan regarde avec anxiété de tous côtés pour voir si la baie ne se ferme pas brusquement. Mais il n'en est rien, alors que toujours de nouveaux signes indiquent que cette voie finira par rejoindre la pleine mer. Pourtant ce moment désiré ne se montre pas, le chemin est toujours embrouillé, les âmes troublées. Et le voyage enchanté se poursuit à travers cette nuit cimmérienne accompagné par le chant sauvage et strident du vent qui vient des montagnes.

Le trajet est dangereux. Cette voie d'eau ne ressemble en rien au canal large, agréable, et d'ailleurs tout à fait imaginaire, que les braves cosmographes de Nuremberg, Schœner et Martin Behaim, ont, dans le silence de leurs cabinets de travail, dessiné sur leurs cartes. C'est vraiment par euphémisme qu'on appelle cette route un « détroit ». En réalité c'est un carrefour ininterrompu, un labyrinthe de baies, de fjords et de canaux, qu'on ne peut traverser qu'au prix des plus grandes

difficultés et en faisant appel à tout l'art du navigateur. Ces baies aux formes multiples se resserrent, s'arrondissent, trois, quatre fois la route bifurque, tantôt à droite, tantôt à gauche, et l'on ne sait jamais où est la bonne direction, à l'Ouest, au Nord ou au Sud. Il faut éviter les bas-fonds, contourner les rochers et toujours le vent hostile souffle et tourbillonne, soulevant l'eau, secouant les voiles. On comprend pourquoi cette route fut pendant des siècles l'effroi des marins. C'est par dizaines qu'au cours des expéditions suivantes les navires se sont échoués sur cette côte inhospitalière, et ce qui prouve le mieux les qualités extraordinaires de navigateur de Magellan c'est le fait que lui, qui a été le premier à parcourir cette voie dangereuse, fut aussi pendant de longues années le seul à l'avoir fait sans accident. Si l'on pense à la lourdeur de ses navires, qui, sans autre impulsion que celle d'une voile ventrue et d'une barre de bois, ont dû explorer tous ces artères et couloirs latéraux, tantôt avançant, tantôt reculant pour se retrouver toujours à des endroits déterminés, et cela dans une saison défavorable avec un équipage épuisé, son exploit tient véritablement du miracle. C'est d'ailleurs ainsi qu'il a été considéré par plusieurs générations de marins. Mais dans l'art de la navigation comme dans les autres domaines le véritable génie de Magellan c'est une persévérance et une prudence extraordinaires. Pendant un mois entier il s'obstine dans sa recherche. Il ne se presse pas, il n'avance pas avec impatience, quoique assurément il brûle de contempler enfin le but de son voyage, la mer du Sud. À chaque bifurcation il divise sa flotte en deux, et pendant qu'une partie cherche dans la direction du Nord, l'autre cherche dans celle du Sud. Comme s'il savait, lui qui est né sous une mauvaise étoile, qu'il ne doit pas se fier à la chance, il ne laisse jamais au hasard le soin de choisir entre les nombreux chemins qui s'offrent à lui. Toujours il cherche et explore pour trouver le bon, et c'est ainsi que triomphe non seulement son imagination géniale mais aussi la plus froide de toutes les vertus : la constance héroïque.

*

* *

Les premières passes sont heureusement traversées, et bientôt aussi les suivantes. Une fois de plus Magellan est arrivé à un carrefour, où le chemin, en s'élargissant, bifurque à droite et à gauche. Une fois de plus Magellan divise sa petite flotte. Le *San Antonio* et le *Conception* reçoivent l'ordre de suivre la route dans la direction du Sud-Est, tandis que lui-même, avec le navire-amiral et le *Victoria,* il explorera le canal dans la direction du Sud-Ouest. Le lieu de rendez-vous, où tout le monde doit se retrouver dans cinq jours au plus tard, est l'embouchure d'un petit fleuve qu'à cause de sa richesse en poisson ils appellent le fleuve des Sardines. Pour éviter toute perte de temps on a donné aux

pilotes des instructions extrêmement précises. Le moment du départ est arrivé, on est prêt à hisser les voiles. Mais il se produit quelque chose d'inattendu : Magellan convoque ses capitaines. Il veut connaître l'état des réserves de vivres et savoir leur opinion sur ce qu'il convient de faire : poursuivre le voyage ou retourner en arrière ?

Magellan veut savoir ce que pensent ses capitaines ? Que s'est-il donc passé ? Pourquoi, lui qui jusqu'alors n'a jamais permis à aucun d'eux de critiquer ses ordres ou de lui poser la moindre question, tient-il à présent à demander leur avis ? D'où vient ce changement d'attitude ? En réalité rien n'est plus logique. Car c'est seulement après avoir remporté la victoire que les dictateurs peuvent supporter d'autres opinions que la leur. Maintenant qu'il a trouvé le passage Magellan ne craint plus aucune question. Maintenant qu'il tient enfin l'atout en mains, il peut acquiescer au désir de ses capitaines et montrer ses cartes. Il est toujours plus facile d'être juste dans le bonheur que dans le malheur. L'homme muré dans son silence peut enfin ouvrir la bouche. Depuis que son secret n'est plus un secret Magellan peut être communicatif.

Les capitaines se présentent et font leur rapport. Il est loin d'être réjouissant. Les provisions ont diminué dans des proportions catastrophiques : il n'y en a plus que pour trois mois environ. Alors Magellan prend la parole. Il est clair qu'on a touché le premier but du voyage : le passage qui mène à la mer du Sud. Faut-il se contenter de ce résultat ou chercher à compléter ce qu'il a promis à l'empereur, à savoir atteindre les îles des épices et en prendre possession au nom de l'Espagne ? Certes il reconnaît que les réserves de provisions sont maintenant tout à fait limitées et qu'il y aura encore de grands obstacles à surmonter. Mais s'ils réussissent la gloire et la richesse les attendent. Quant à lui son courage reste inébranlable. Toutefois avant de prendre une décision il veut connaître l'avis de ses officiers.

La réponse faite par les capitaines et les pilotes ne nous est pas parvenue, mais l'on peut supposer que la plupart ont dû rester silencieux. Car ils se rappellent trop bien la plage de San Julian et le supplice infligé à leurs camarades. Il n'est pas agréable de parler contre la volonté de cet homme de fer. Un seul ose exprimer clairement et nettement son opinion : Estevao Gomez, le pilote du *San Antonio,* un Portugais, et qu'on dit même apparenté à Magellan. Gomez déclare que maintenant que, selon toute apparence, on a découvert le passage, on ferait mieux de rentrer en Espagne et de reprendre, avec une flotte nouvellement équipée, le voyage des îles. À son avis les navires ne sont plus en état de tenir la mer, en outre ils sont insuffisamment pourvus de vivres, et personne ne sait jusqu'où s'étend la mer du Sud. S'ils s'égarent sur cet océan inconnu et ne trouvent pas vite un port, la

flotte périra misérablement.

C'est la raison qui parle par la bouche d'Estevao Gomez et il est probable que Pigafetta, qui soupçonne d'avance tous ceux qui ne sont pas d'accord avec Magellan, est injuste pour cet homme expérimenté lorsqu'il lui attribue toutes sortes de considérations mesquines. En réalité, du point de vue de la logique, la proposition faite par Estevao Gomez est juste. Si elle avait été adoptée elle aurait sauvé la vie à Magellan et à près de deux cents de ses compagnons. Mais ce qui importe au chef ce n'est pas sa vie mortelle, mais son entreprise immortelle. Toute action héroïque est nécessairement une action déraisonnable. Magellan prend de nouveau la parole pour répondre à Estevao Gomez. Certes il y aura encore de grandes difficultés à surmonter, et il est probable qu'ils auront à souffrir de la faim et de bien d'autres misères encore, mais – et c'est là une parole étonnamment prophétique – même s'ils devaient manger le cuir dont sont garnies les vergues, il considère comme son devoir d'avancer et de découvrir le pays qu'il a promis de conquérir pour l'empereur. Par cet appel à l'aventure la délibération semble terminée, et de navire en navire on fait connaître à haute voix la décision de Magellan de poursuivre le voyage. Mais ce dernier donne l'ordre aux capitaines de cacher aux hommes la véritable situation en ce qui concerne les vivres. Celui qui y fera seulement allusion le paiera de sa vie.

*

* *

Les capitaines ont reçu en silence l'ordre de Magellan. Maintenant les deux navires qui doivent explorer le canal dans la direction du Sud-Est, le *San Antonio* sous le commandement d'Alvaro de Mesquita, et le *Conception* sous celui de Serrao, peuvent se mettre en route, et bientôt ils disparaissent dans la sinuosité des baies. L'équipage des deux navires restés à l'arrière passe le temps d'une façon plus agréable. *Le Trinidad* et le *Victoria* demeurent ancrés à l'embouchure du fleuve des Sardines ; au lieu d'explorer lui-même le canal dans la direction du Sud-Ouest, Magellan a envoyé un canot avec quelques hommes et des provisions : pour une première reconnaissance dans ces eaux tranquilles, cela suffit. Ils doivent revenir dans trois jours. Il leur restera ainsi deux jours de repos, étant donné que les deux autres navires ne rentreront que le surlendemain de leur retour. Il y a longtemps que Magellan et ses hommes n'ont joui d'une pareille détente. Au cours de ces derniers jours, au fur et à mesure qu'ils avançaient vers l'Ouest, le paysage s'est considérablement modifié. Au lieu des rochers abrupts, des prairies et des forêts montrent leur verdure ; l'air s'est adouci, des sources d'eau douce réjouissent les matelots, qui n'ont connu pendant des semaines que l'eau saumâtre des

tonneaux du bord. À présent ils restent paresseusement étendus dans l'herbe verte, contemplent le prodige des poissons volants ou se livrent à la pêche, qui est extrêmement fructueuse. Ils trouvent tant de choses comestibles dans la région qu'ils peuvent de nouveau manger à leur faim. Si belle est la nature qui les entoure que Pigafetta s'écrie enthousiasmé : « Credo che non sia al mondo el piu bello e meglior stretto, comè è questo ». (Je crois qu'il n'y a pas au monde de plus bel endroit que celui-ci). Mais qu'est ce bonheur modeste, fait de bien-être et de détente paresseuse, à côté de celui qui emplit à présent l'âme de Magellan ? Car le troisième jour la chaloupe envoyée en reconnaissance revient, et cette fois encore les matelots font signe de loin, comme le jour de la Toussaint, lorsque fut découverte l'entrée du canal. Mais la nouvelle qu'ils apportent est mille fois plus importante : ils ont enfin trouvé la sortie du canal. Ils ont vu de leurs propres yeux la mer à laquelle il aboutit, la mer du Sud, le grand océan inconnu : *Thalassa ! Thalassa !* Le vieux cri de joie par lequel les Grecs, au retour d'un long voyage, saluaient la terre de la patrie, ce cri retentit de nouveau, quoique dans une autre langue.

Cet instant est le plus grand qu'ait connu Magellan, c'est un de ces moments de ravissement extrême dont un homme ne jouit qu'une fois dans son existence. Son rêve s'est enfin accompli. Il a tenu la promesse faite à l'empereur. Ce à quoi des milliers d'autres avant lui n'avaient fait que penser, il l'a réalisé : il a trouvé le chemin menant vers l'autre mer. Cette heure unique justifie toute sa vie, vouée désormais à l'immortalité.

Et soudain quelque chose se produit que personne n'aurait osé attendre de cet homme de fer. Lui qui n'a encore jamais trahi ses sentiments, il est vaincu par l'émotion qui lui monte à la gorge. Ses yeux se remplissent de larmes, chaudes, brûlantes, qui coulent le long de ses joues et roulent dans le buisson épais de sa barbe : Magellan pleure de joie.

*

* *

Magellan a éprouvé pendant un court instant de sa vie sombre et laborieuse la plus haute joie qui puisse être accordée à l'homme qui crée : celle d'avoir réalisé le rêve qui le tourmentait. Mais il était écrit qu'il ne jouirait jamais d'un moment de bonheur sans qu'il le payât aussitôt amèrement. À chacun de ses succès est liée une déception. Il ne peut que regarder le bonheur, non le saisir, et même ce bref instant de ravissement, le plus riche de toute sa vie, s'éteint avant qu'il ait pu l'épuiser. Car où sont les deux autres navires ? Pourquoi tardent-ils tant à revenir ? Maintenant que la chaloupe a trouvé la sortie qui conduit à la mer, toute autre recherche est devenue inutile et n'est plus

qu'une perte de temps. Ah, s'ils pouvaient revenir, le *San Antonio* et *le Conception,* pour apprendre la bonne nouvelle ! De plus en plus impatient Magellan tient les yeux fixés dans la direction où ils sont partis. Déjà le délai fixé pour leur retour est dépassé, les cinq jours se sont écoulés et ils ne reviennent toujours pas. Un malheur est-il arrivé ? Ont-ils perdu la route ? Magellan ne peut attendre plus longtemps. Il ordonne de mettre à la voile et d'aller à la recherche des navires absents. Mais l'horizon est vide : nulle part un signe, une trace quelconque.

Enfin le deuxième jour une voile surgit dans le lointain. C'est le *Conception,* sous les ordres du fidèle Serrao. Mais où est l'autre navire ? Serrao, interrogé, ne peut donner aucune réponse. Tout ce qu'il sait, c'est que dès le premier jour le *San Antonio* a pris de l'avance et qu'il ne l'a plus revu depuis. Au premier abord Magellan ne soupçonne rien de mauvais. Peut-être le *San Antonio* s'est-il égaré ou a mal compris ses ordres ? Aussi envoie-t-il ses navires de différents côtés pour fouiller les coins et recoins du canal principal. Il fait allumer des feux, laisse, à côté de drapeaux plantés bien en vue, des lettres contenant des instructions pour le cas où le bâtiment aurait perdu sa direction. Quelque chose de grave a dû se produire. Ou le navire s'est échoué et perdu corps et biens, ce qui n'est pas très vraisemblable du fait que ces derniers jours précisément le temps a été extraordinairement calme, ou, ce qui est beaucoup plus probable, Estevao Gomez, le pilote du *San Antonio* qui s'était prononcé pour le retour immédiat, a réussi à imposer ses vues par la force à l'équipage et le bâtiment a déserté.

Magellan ignore ce qui s'est passé. Il ne sait qu'une chose : le plus grand navire de sa flotte a disparu. Mais où est-il ? Dans cette solitude immense personne ne peut lui dire s'il est au fond de la mer ou s'il a fui et repris la route de l'Espagne. Seuls les astres ont assisté à l'événement mystérieux. Seuls ils connaissent la route prise par le *San Antonio,* et seuls ils pourraient répondre à sa question. On comprend donc que Magellan fasse venir l'astrologue Andrès de San Martin qui a remplacé Faleiro et qui est le seul à pouvoir lire dans les étoiles. Il le prie de tirer un horoscope dans le but de savoir ce qu'est devenu le *San Antonio.* Et pour une fois l'astrologie a raison : le brave astrologue, qui se souvient de l'attitude d'Estevao Gomez au conseil convoqué par Magellan, annonce, conformément à la réalité, que le navire a déserté et que son capitaine est prisonnier à bord.

Une fois de plus, la dernière, Magellan est appelé à prendre une décision urgente. Il s'est réjoui trop tôt. Il lui arrive – nouveau et étonnant parallélisme entre le premier et le deuxième voyage autour du monde – ce qui arrivera plus tard à Francis Drake, dont le meilleur navire désertera, lui aussi, pendant la nuit. Au seuil même du triomphe

un compatriote, un homme de son propre sang, lui joue un tour perfide. Car c'est justement le *San Antonio* qui avait à son bord les plus grandes et les meilleures réserves, sans compter que toutes ces attentes et ces recherches ont fait perdre encore six jours. Une pointe dans l'Océan inconnu qui huit jours auparavant, dans des conditions incomparablement plus favorables, était déjà une aventure téméraire, équivaudrait après la fuite du *San Antonio* à un véritable suicide.

*

* *

Une fois de plus Magellan est passé de la plus fière certitude à l'embarras le plus profond. Et nous n'avons pas besoin du témoignage de Barros, qui nous apprend « qu'il était si désemparé qu'il ne savait plus quelle décision prendre » pour deviner quel devait être le trouble intérieur de Magellan d'après l'ordre – le seul qui nous ait été conservé – qu'il transmet en cet instant à tous les officiers de sa flotte. Pour la seconde fois en quelques jours il demande leur avis : faut-il continuer le voyage ou revenir en arrière ? Mais cette fois il leur ordonne de répondre par écrit. Car – et cela montre son extrême prévoyance – il veut un alibi. *Scripta manent.* Il lui faut une preuve écrite qu'il a sollicité l'avis de ses capitaines. Il sait très bien – et les faits le confirmeront – qu'à peine arrivés à Séville les mutins du *San Antonio* se feront accusateurs, pour ne pas être accusés eux-mêmes d'insubordination. Sans aucun doute ils le dénonceront comme un homme employant la terreur, ils exciteront le sentiment national des Espagnols en racontant de quelle façon, lui, l'étranger, le Portugais, il a fait mettre aux fers les fonctionnaires nommés par le roi, décapiter, écarteler ou débarquer sur une côte déserte des gentilshommes castillans, et cela afin, contrairement aux ordres du roi, de mettre la flotte aux mains de Portugais. Pour infirmer ce reproche inévitable qu'il a, durant tout le voyage, brutalement réprimé toute manifestation d'opinion de la part de ses officiers, Magellan rédige ce procès-verbal étrange, qui ressemble plutôt à un plaidoyer qu'à une demande adressée à des camarades et qui commence par ces mots : « Fait dans le canal de Todos los Santos, face au Rio del Isleo, le 21 novembre, par 23 degrés au-dessous de l'Équateur. Moi, Ferdinand Magellan, chevalier de l'ordre de Santiago et capitaine-général de cette flotte… j'ai appris que vous considérez tous comme une décision téméraire de continuer le voyage, parce que vous jugez la saison trop avancée. Or, je suis un homme qui n'a jamais dédaigné l'opinion ou le conseil d'autrui, mais a toujours désiré discuter et mener toutes ses affaires en commun avec tous… »

Il est probable que les officiers ont souri en lisant cet étrange portrait de Magellan par lui-même. Car en fait ce qui le caractérise

avant tout c'est précisément son autoritarisme. Ils n'ont pas oublié comment, neuf mois durant, il a fait taire impitoyablement toute critique. Magellan le sait et c'est pourquoi il poursuit : « … Que personne n'ait peur d'exprimer son opinion… Vous avez le devoir de me dire sans crainte ce que vous pensez concernant la sécurité de cette flotte. Ne pas le faire, ce serait agir à la fois contre votre serment et contre votre devoir. » Chacun doit dire s'il faut poursuivre le voyage ou prendre le chemin du retour et donner ses raisons par écrit. Mais ce n'est pas en une heure qu'on regagne la confiance perdue pendant des mois. Les officiers ont encore trop peur pour exprimer librement leur opinion, et la seule réponse qui nous ait été conservée, celle d'Andrès de San Martin, montre à quel point ils étaient peu disposés à partager la responsabilité de Magellan à l'heure où celle-ci était devenue immense. Le brave astrologue s'exprime ainsi qu'il convient à sa profession d'une façon équivoque et nébuleuse, employant habilement les « d'une part » et « d'autre part ». Quoiqu'il doute qu'on puisse se rendre par ce canal de Todos los Santos aux îles Moluques, il est cependant d'avis de poursuivre le voyage parce qu'on est au « cœur du printemps ». Mais il ne faut pas aller trop loin, et revenir au milieu de janvier, car les matelots sont fatigués. Peut-être serait-il préférable de se diriger non vers l'Ouest, mais vers l'Est ; en tout cas que Magellan fasse comme il le jugera bon, et que Dieu lui montre le chemin. Il est à supposer que c'est de la même façon qu'ont dû s'exprimer les autres officiers.

En réalité ce n'est pas pour avoir une réponse que Magellan a questionné ses officiers, mais rien que pour prouver plus tard qu'il a sollicité leur opinion. Il sait très bien qu'il est allé trop loin pour pouvoir reculer. Il ne peut revenir qu'en vainqueur, sinon il est perdu. Et même si l'astrologue lui avait prédit la mort il lui eût fallu poursuivre sa route héroïque. Le 22 novembre 1520 il donne l'ordre de quitter le port du fleuve des Sardines. Quelques jours plus tard tout le détroit de Magellan – car c'est ce nom que portera désormais ce passage – est traversé, et à la sortie du canal il aperçoit, avec une émotion sans bornes, derrière un promontoire, qu'il appelle, dans sa reconnaissance, le « Cabo Deseado », le cap Désiré, les flots du fameux océan que n'a jamais encore sillonné un navire européen. Vision émouvante ! C'est à l'Ouest, là-bas, derrière l'horizon sans fin, qu'elles doivent se trouver, les îles des épices, les îles de la richesse, et la Chine et le Japon, et l'Inde, et plus loin, infiniment plus loin, la patrie, l'Espagne, l'Europe ! Une dernière halte avant le départ décisif dans l'océan mystérieux. Le 28 novembre 1520 on lève l'ancre, on hisse les drapeaux. Et par une salve tonnante d'artillerie les trois petits navires solitaires saluent respectueusement la mer inconnue, comme on salue un grand adversaire que l'on provoque à un duel à mort.

CHAPITRE X

MAGELLAN DÉCOUVRE SON ROYAUME

(28 novembre 1520 - 7 avril 1521)

La première traversée de l'océan inconnu – « une mer si vaste que l'esprit humain peut à peine se la représenter », lit-on dans la relation de Maximilian Transilvanus – est une des prouesses les plus héroïques qu'ait connues l'humanité. Déjà la traversée de l'Atlantique par Christophe Colomb avait été considérée en son temps comme un exploit d'un courage incroyable et cependant elle ne peut être en rien comparée à la victoire que Magellan arracha aux éléments, au prix de privations sans nom. Le voyage de Christophe Colomb, entrepris avec trois navires entièrement neufs et bien approvisionnés, ne dura que trente-trois jours en tout, et déjà une semaine avant de toucher terre les herbes et les bois d'essence étrangère charriés par la mer et les oiseaux survolant les navires signalaient l'approche d'un continent. Ses hommes sont frais et dispos, ses navires si abondamment pourvus de vivres que, dans le pire des cas, il pourrait rebrousser chemin sans avoir rien fait. Ce n'est que devant lui qu'il a l'inconnu, et derrière lui il a la patrie, où il peut revenir en cas d'échec. Magellan, par contre, s'enfonce complètement dans l'inconnu, et il ne part pas d'un port européen familier, mais d'un pays étranger et inhospitalier, la Patagonie. Ses hommes sont épuisés. Ils ont déjà souffert de la faim et de toutes sortes de privations, ce sont les mêmes souffrances qui les accompagnent et qui les menacent. Leurs vêtements sont usés, usés chaque voile, chaque cordage. Depuis des semaines et des mois ils n'ont aperçu aucun visage humain, vu aucune femme, bu aucun vin, pris aucune nourriture fraîche, et en secret ils envient leurs camarades plus hardis qui ont déserté à temps et sont rentrés en Espagne au lieu d'être exposés comme eux aux dangers de cette immense mer. Et c'est ainsi que les trois navires voyagent pendant vingt, trente, quarante, cinquante, soixante jours, et toujours aucun pays en vue, aucun signe indiquant qu'ils s'approchent d'une terre. Plusieurs semaines se passent encore, et cela fait trois mois, trois fois le temps dans lequel Christophe Colomb a traversé l'océan Atlantique. Pendant des milliers d'heures la flotte de Magellan s'avance à l'aventure. Depuis le 28 novembre, le jour où le Cap Désiré a disparu dans le lointain, leurs cartes et leurs

mesures sont sans valeur. Toutes les distances calculées par Faleiro se sont montrées fausses. Depuis longtemps Magellan croit avoir dépassé Cipango, le Japon, et cependant il a à peine parcouru un tiers de l'océan mystérieux qu'à cause de l'absence totale de vents il appelle le Pacifique.

Mais combien cruelle cette tranquillité, combien atroce ce calme absolu ! La mer est toujours aussi bleue et miroitante, le ciel aussi serein et brûlant, l'air aussi vide de sons, l'horizon aussi lointain. Toujours le même néant bleu autour des trois petits navires, seuls points mouvants dans cette horrible immobilité, toujours la même lumière cruelle le jour, et la nuit les mêmes étoiles froides et silencieuses, qu'ils interrogent en vain. Toujours les mêmes objets dans le carré des matelots, la même voile, le même mât, le même pont, la même ancre, les mêmes canons, les mêmes affûts. Toujours la même odeur de pourriture, montant des entrailles du navire. Toujours, matin, midi et soir, les mêmes visages figés dans un morne désespoir, avec cette seule différence que chaque jour ils s'allongent un peu plus. Les yeux s'enfoncent de plus en plus dans les orbites, leur éclat diminue de jour en jour, les joues ne cessent de se creuser, la démarche des matelots devient de plus en plus molle et vacillante. Ils ont des allures de spectres eux qui, quelques mois auparavant, jeunes hommes robustes, montaient et descendaient les échelles, manœuvrant rapidement au milieu de la tempête. À présent ils marchent en chancelant comme des malades ou gisent épuisés sur leurs paillasses. Les trois navires ne sont plus que des hôpitaux flottants.

Car les provisions diminuent d'une façon effrayante et la famine s'aggrave de jour en jour. Ce n'est d'ailleurs plus de la nourriture, mais des ordures, que le préposé aux vivres distribue aux hommes. Il y a longtemps que le vin, qui rafraîchissait encore les lèvres et ranimait le courage des matelots, est épuisé. L'eau du bord, cuite et recuite par le soleil implacable, dégage une odeur telle que les malheureux doivent se pincer les narines pendant qu'ils humectent leur gosier desséché avec la seule gorgée qu'on distribue chaque jour. Quant au biscuit, qui est, avec les poissons qu'ils prennent, leur seule nourriture, il s'est transformé depuis longtemps en une poudre grise et sale, où fourmillent les vers, et, de plus, empestée par les excréments des rats, qui, affolés par la faim eux aussi, se sont précipités sur ce dernier reste de vivres. Si on leur fait désespérément la chasse, à ces bêtes répugnantes, ce n'est pas seulement pour s'en débarrasser, mais aussi pour les manger. Un demi-ducat d'or est le prix que l'on paye au chasseur habile qui a réussi à prendre un de ces rongeurs et gloutonnement l'heureux acheteur dévore l'ignoble rôti. Pour tromper la faim qui les tenaille, les hommes inventent des recettes de plus en plus dangereuses : on mélange de la sciure aux déchets de biscuit pour

augmenter le volume de la maigre ration quotidienne. Enfin la famine devient telle que comme l'avait prévu Magellan ils en arrivent à dévorer le cuir des vergues. « Pour ne pas mourir de faim, écrit Pigafetta, nous finîmes par manger les morceaux de cuir dont est garnie la grande vergue afin de protéger les cordages contre le déchirement. Exposés depuis une année à la pluie, au soleil et au vent, ces morceaux de cuir étaient devenus si durs que nous dûmes les laisser pendre quatre à cinq jours dans l'eau pour les ramollir. Alors nous les passâmes sur le feu et nous les mangeâmes. »

On comprend que même les plus résistants parmi ces hommes d'une dureté de fer et habitués à toutes les privations ne peuvent supporter un tel régime. Le scorbut fait son apparition. Les gencives commencent à enfler et à suppurer, les dents se déchaussent et tombent, des abcès se forment dans la bouche. Enfin le palais enfle d'une façon si douloureuse qu'ils ne peuvent plus rien avaler et périssent misérablement. La faim enlève leurs dernières forces aux survivants. Les jambes purulentes ou à demi-paralysées ils vont et viennent à petits pas, appuyés sur des bâtons, ou restent accroupis dans les coins. Dix-neuf matelots, soit environ un dixième des effectifs, meurent ainsi durant cette traversée au milieu des plus effroyables souffrances : l'un des premiers est le pauvre géant patagon, qu'ils ont baptisé Juan Gigante, et que peu de temps encore auparavant ils admiraient tant parce qu'il dévorait en un instant une demi-caisse de biscuits et avalait un seau d'eau comme on vide un gobelet. Chaque jour diminue le nombre des matelots encore valides, et Pigafetta note avec raison qu'avec des équipages aussi affaiblis jamais les navires n'auraient pu résister à une tempête. « Si Dieu, dit-il, et sa Mère bénie ne nous avaient pas accordé un si beau temps nous serions tous morts de faim dans cette mer immense. »

*

* *

Pendant des semaines et des mois la caravane solitaire avance ainsi dans le désert sans fin de l'océan, supportant toutes les souffrances imaginables. Et la plus cruelle ne lui est pas épargnée : celle de l'espoir déçu. De même que les hommes perdus dans le Sahara croient apercevoir soudain devant eux une oasis, avec ses palmiers dont le feuillage se balance au vent, avec ses ombres qui s'étendent, fraîches et bleues, au milieu de la lumière crue, avec ses sources bruissantes, mais dès qu'ils s'apprêtent à jouir de toutes ces belles choses les voient aussitôt disparaître et la mer de sable s'étendre de nouveau autour d'eux plus hostile encore qu'auparavant – de même les gens de Magellan tombent victimes eux aussi de mirages cruels. Un matin un cri enroué tombe de la hune : le guetteur a aperçu une terre. Comme

des fous les matelots se précipitent sur le pont, même les malades, qui gisent à terre, flasques comme du linge mouillé, se traînent d'un pas chancelant. Vraiment c'est une île ! Et l'on met rapidement les canots à la mer. Déjà ils rêvent d'eau douce et de repos à l'ombre des arbres, déjà ils brûlent de sentir la terre ferme sous leurs pieds. Mais – ô cruelle déception ! – comme ils s'en approchent, cette île, et plus tard une autre, auxquelles ils donneront le nom de « Islas Desaventuradas », les îles du Malheur, s'avèrent comme n'étant faites que de rochers dénudés, inhabitées et inhabitables. À quoi bon débarquer ? Ce serait une perte de temps inutile. Et le voyage se poursuit péniblement et tristement à travers le désert bleu, plus loin, toujours plus loin.

*

* *

Enfin, le 6 mars 1521 – près de cent jours se sont écoulés depuis que la flotte, au sortir du détroit de Magellan, s'est lancée en pleine mer – retentit de nouveau le cri : « Terre ! Terre ! » Il était temps. Deux jours, trois jours encore, et il est probable que la postérité n'aurait retrouvé aucune trace de cet exploit héroïque. Devenus des cimetières ambulants, les navires eussent erré de-ci de-là, sans but et sans direction, pour disparaître finalement dans une tempête ou se briser en mille morceaux sur une côte quelconque. Cette terre, Dieu soit loué ! est habitée. On y trouvera de l'eau pour les hommes à demi-morts de soif. À peine la flotte s'approche-t-elle de la baie, et avant même qu'on ait amené les voiles et jeté l'ancre, que déjà filent dans sa direction, rapides comme des flèches, de petits canots peints, dont les voiles sont faites de feuilles de palmiers cousues. Agiles comme des singes les indigènes complètement nus grimpent à bord, et telle est leur ignorance des conventions morales qu'ils s'emparent aussitôt de tout ce qui leur tombe sous la main. En l'espace d'un instant toutes sortes d'objets disparaissent comme par enchantement, jusqu'au canot du *Trinidad,* que l'on a coupé de ses amarres. Sans penser qu'ils aient pu commettre quoi que ce fût de mal, et riant de s'être procuré aussi facilement des choses qu'ils n'ont pas encore vues, ils s'en retournent à terre avec leur butin. Car il leur est tout aussi naturel – ceux qui vont nus n'ont pas de poches – d'emporter quelques objets brillants dans leur chevelure qu'aux Espagnols, au pape et à l'empereur de proclamer toutes ces îles inconnues, avec leurs habitants, hommes et bêtes, propriété légale du roi très-chrétien.

Dans la situation difficile où il se trouve, Magellan ne peut guère admettre les pratiques de ces sauvages. Il lui est impossible de leur laisser son canot, qui déjà à Séville lui a coûté 4.000 maravédis et qui ici, à des milliers de milles de distance, a une valeur inestimable parce qu'irremplaçable. Aussi dès le lendemain il envoie à terre quarante

hommes armés avec mission de reprendre son bien et de donner une bonne leçon aux indigènes. On met le feu à quelques-unes de leurs cases, mais aucun combat véritable ne s'engage, car ces pauvres enfants de la nature sont tellement ignorants dans l'art de tuer que lorsque les flèches des Espagnols viennent s'enfoncer dans leurs corps ils ne peuvent comprendre comment de si loin ces choses empennées peuvent les atteindre et leur faire si effroyablement mal. Désespérés ils arrachent les flèches de leur chair en sang et s'enfuient en un tumulte sauvage dans la forêt. Et maintenant les Espagnols peuvent emporter un peu d'eau pour leurs compagnons et se livrer à une razzia en règle. Ils raflent dans les huttes abandonnées tout ce qu'ils trouvent : poulets, porcs et fruits, et après qu'indigènes et Espagnols se sont ainsi volés réciproquement, ces derniers, « pour la honte éternelle de l'endroit », le baptisent « Îles des Larrons ». Quoi qu'il en soit cette razzia sauve les Espagnols. Trois jours de repos, une nourriture fraîche, de la délicieuse eau de source ont vite fait de rétablir la plupart des hommes. Si, par la suite quelques matelots, entre autres le seul Anglais du bord, meurent d'épuisement, si quelques dizaines d'autres restent malades et sans forces, la période la plus dure est passée, et c'est avec un courage nouveau que les navires reprendront le voyage vers l'Ouest. Lorsqu'au bout d'une semaine, le 17 mars, surgissent les contours d'une île nouvelle, puis d'une autre encore, Magellan comprend qu'ils sont sauvés. D'après ses calculs, ce doit être les Moluques. Enfin il touche au but ! Mais même l'impatience qu'il éprouve de soigner ses malades et de rétablir ses hommes affaiblis ne peut le faire se départir de sa prudence habituelle. Au lieu de débarquer à Suluan, la plus grande des deux îles, il choisit l'autre, que Pigafetta appelle « Humunu », pour y jeter l'ancre, parce qu'elle n'est pas habitée. Étant donné l'état de santé de ses équipages il veut éviter toute rencontre avec les indigènes. Avant de négocier ou de combattre il s'agit de remettre les hommes sur pied. On transporte à terre les malades, on leur donne à boire de l'eau fraîche, on tue l'un des porcs que l'on a volés dans les îles des Larrons. Pour le moment, la chose qui prime c'est le repos ! Mais cela ne dure pas longtemps. Dans l'après-midi du lendemain on voit s'approcher, venant de la grande île, un canot chargé d'indigènes, qui font de loin des signes amicaux. Ils apportent avec eux des fruits, qui sont tout à fait inconnus pour le brave Pigafetta, et qu'il ne peut assez admirer, car ce sont des bananes et des noix de coco, dont le jus laiteux rafraîchit si bien les malades. En échange de quelques clochettes et verroteries, les Espagnols peuvent à présent se procurer du poisson, des poulets, du vin de palme, des oranges et toutes sortes de légumes et de fruits. Pour la première fois depuis de longs mois ils mangent à leur faim.

*

* *

Magellan avait cru tout d'abord avoir déjà atteint le véritable but de son voyage ; les îles promises, les îles des épices. Mais il se rend compte maintenant que ce ne sont pas les Moluques, car son esclave Henrique ne comprend pas le langage des indigènes. Ce doit être par conséquent un autre archipel. Une fois de plus les calculs de Magellan, qui lui ont fait prendre une route de dix degrés plus au Nord, se sont révélés faux. Et une fois de plus son erreur lui vaut une découverte. Car ainsi il est arrivé sur un archipel complètement inconnu, dont aucun Européen ne soupçonnait jusqu'alors l'existence. En cherchant les Moluques il a trouvé les Philippines, enrichissant de ce fait l'empereur Charles-Quint d'une terre nouvelle, qui restera d'ailleurs plus longtemps au pouvoir de la couronne d'Espagne que celles découvertes ou conquises par Christophe Colomb, Cortez et Pizarro. Et en même temps il a fondé un empire pour lui, car, aux termes de son contrat, lui et Faleiro ont droit à deux îles au cas où il en découvrirait plus de six. De sorte qu'en l'espace de vingt-quatre heures celui qui hier encore n'était qu'un pauvre aventurier, au bord de l'abîme, est devenu gouverneur d'une terre qui lui appartient en propre, ce qui, avec ses autres avantages, fait de lui un des hommes les plus riches du monde.

Brusque et merveilleux tournant de la fortune, après tant de mois sombres et pénibles ! La certitude d'avoir enfin triomphé ne ranime pas moins sûrement les malades que la nourriture abondante, saine et fraîche, apportée chaque jour de l'île de Suluan par les indigènes. Au bout de neuf jours de repos sur cette tranquille plage tropicale, presque tous les matelots sont remis et Magellan se prépare à aller explorer la grande île proche de Massawa. Un peu plus, au dernier moment, un accident désagréable eût gâté sa joie. Son ami Pigafetta, en pêchant à la ligne, est tombé à l'eau sans que personne s'en aperçût. Comme il ne sait pas nager, l'histoire de ce premier voyage autour du monde se serait noyée avec lui si par bonheur il n'avait réussi à agripper un cordage. Ses cris vigoureux alertent l'équipage, qui remonte à bord le précieux chroniqueur.

Cette fois c'est avec joie qu'on hisse les voiles. Tout le monde sait qu'on est au bout de l'immense et horrible océan, que c'en est fini de ce vide obsédant et écrasant. Ils n'ont plus que quelques heures, quelques jours à voyager. Et en effet ils ne tardent pas à apercevoir à droite et à gauche les contours de nouvelles îles. Enfin, le quatrième jour, le 28 mars la flotte jette l'ancre devant Massawa, avant le dernier élan pour atteindre le but tant désiré.

*

* *

À Massawa, cette petite île insignifiante de l'archipel des

Philippines que l'on ne peut trouver qu'à la loupe sur la carte, Magellan connaît encore l'un des moments dramatiques de sa vie. À peine les trois navires s'approchent-ils, toutes voiles dehors, que la population se rassemble, joyeuse et curieuse, pour attendre sur le rivage l'arrivée des étrangers. Mais avant de débarquer Magellan envoie, par mesure de prudence, son esclave Henrique comme intermédiaire, supposant très justement que les indigènes auront plus de confiance en un individu de leur couleur qu'en des hommes barbus à la peau blanche, si étrangement habillés et armés.

Et voici que le miracle se produit. Criant et gesticulant les indigènes à demi-nus entourent Henrique, et soudain l'esclave malais s'arrête étonné. Car il a saisi quelques paroles. Il a compris ce que ces gens lui disent, ce qu'ils lui demandent. Arraché depuis des années à son pays, il vient d'entendre des mots de son dialecte. Moment inoubliable ! Pour la première fois un homme est revenu à son point de départ après avoir fait le tour du monde. Peu importe qu'il s'agisse d'un esclave insignifiant ! Ce n'est pas dans l'individu mais dans son destin que réside ici la grandeur. Car cet esclave malais, dont nous ne connaissons que le nom de baptême, Henrique, qu'on a enlevé de son île et traîné en Europe, à Lisbonne, en passant par l'Inde et l'Afrique, qui a regagné par le Brésil et la Patagonie la sphère où l'on parle sa langue, est le premier, parmi les myriades d'hommes qui aient jamais peuplé la terre, qui en ait fait le tour.

En cette minute Magellan se rend compte qu'il a atteint son but. Il est revenu par l'Est à la sphère des langues malaises, qu'il a quittée douze ans auparavant en se dirigeant vers l'Ouest. Bientôt il sera à Malacca où il a acheté son esclave et où il le ramènera sain et sauf. Que ce soit demain ou plus tard, lui-même ou un autre qui atteigne les îles promises, cela lui est désormais indifférent. Car l'essentiel est fait : il a prouvé qu'en poursuivant toujours dans la même direction, que ce soit du côté où le soleil se lève ou du côté opposé, on doit revenir au point d'où l'on est parti. Ce que les savants supposaient depuis des milliers d'années est devenu, grâce au courage d'un individu, une certitude : la terre est ronde et voici un homme qui vient d'en faire l'expérience.

*

* *

Ces journées passées à Massawa sont les plus heureuses de tout le voyage. L'étoile de Magellan est au zénith. Il y aura un an, dans trois jours, qu'il a dû, à San Julian, se défendre par la violence contre la conspiration, et depuis que de misères, que de souffrances, que de malheurs ! Derrière lui il y a une horreur sans fin, la famine, les nuits de tempête dans la mer inconnue. Derrière lui la plus effroyable de

toutes les tortures, le doute, qui pendant des mois et des mois lui a rongé l'âme et lui faisait se demander constamment s'il menait dans la bonne direction la flotte qu'on lui avait confiée. Mais à présent l'affreuse dissension qui s'était manifestée dans ses équipages est enterrée pour toujours. C'est une vraie fête de la résurrection que Magellan peut célébrer en ces jours de Pâques. Les nuages sombres une fois dissipés, il ne reste plus que la gloire de l'exploit accompli. Le but auquel il aspirait ardemment depuis des années et des années est atteint. Magellan a trouvé la route vers l'Ouest, qu'ont cherchée en vain Christophe Colomb, Americ Vespuce, Cabot, Pinzon et tous les autres navigateurs. Il a découvert des pays et des mers qu'aucun autre n'a vus avant lui, il a traversé un immense océan qu'aucun Européen, aucun homme, n'a jamais traversé. Il est allé plus loin que personne ne l'a jamais fait. À côté de cela, combien est facile ce qui reste à accomplir ? Quelques jours encore pour se rendre aux Moluques, les îles les plus riches de la terre, et il aura tenu la promesse faite à l'empereur. Il embrassera avec reconnaissance l'ami Serrao, qui l'a toujours encouragé et lui a indiqué le chemin, puis il emplira d'épices la cale de ses navires, et en route vers l'Espagne par la voie bien connue qui passe par l'Inde et le Cap de Bonne-Espérance ! En route vers l'Espagne par l'autre moitié de la terre, cette fois en vainqueur, en triomphateur, en homme riche, en gouverneur, avec au front le laurier impérissable de l'immortalité !

Aussi inutile de se hâter, de se presser ! Qu'on jouisse du repos, du bonheur pur de l'accomplissement de la tâche assignée, après les mois douloureux du voyage dans l'inconnu. Les Argonautes victorieux se reposent au port qu'ils ont enfin atteint. Magnifique est le paysage, paradisiaque le climat, doux et hospitaliers les indigènes, qui sont encore à l'âge d'or, paisibles, insouciants et paresseux. *(Questi popoli vivano con iusticia, peso e mesura, amano la face, l'otio e la quiète,* dit Pigafetta). Mais outre la paresse et la tranquillité ces enfants de la nature aiment la bonne chère, et c'est ainsi que les matelots affamés, qui peu de temps avant mangeaient encore de la sciure et des rats, tombent d'un seul coup dans un pays de cocagne. La tentation des mets appétissants est si forte que même le pieux Pigafetta qui jamais n'oublie de prier la sainte Vierge et tous les saints de ne pas tomber dans le péché en commet un lourd. Car ce n'est pas seulement un vendredi, mais par-dessus le marché un vendredi saint que Magellan l'envoie auprès du roi de l'île, et ce dernier, qui s'appelle Calambou, l'introduit en grande pompe dans sa hutte de bambous où mijote dans une chaudière une magnifique viande de porc, grasse et croquante à souhait. Par politesse envers son hôte, et peut-être aussi par gourmandise, Pigafetta commet le péché : il ne peut résister à l'odeur savoureuse, il mange, en ce jour saint, de cette viande délicieuse, qu'il

arrose d'un bon vin de palme. Mais à peine le repas est-il terminé, que le roi l'invite à en prendre un autre. Les jambes croisées – « comme des tailleurs au travail », raconte Pigafetta – les invités doivent se remettre à table, et les plats circulent, pleins jusqu'aux bords de poissons rôtis, parfumés de gingembre fraîchement cueilli et arrosés de vin de palme, et le pécheur continue à pécher. Mais ce n'est pas fini. Le fils du roi vient à son tour saluer Pigafetta et son compagnon, et par politesse ils doivent prendre place à sa table et manger une troisième fois. Pour changer, on leur sert du poisson bouilli et du riz épicé, et l'on boit si vaillamment que le camarade du chroniqueur doit être conduit, chancelant et bégayant, vers une natte de bambous, pour y cuver la première ivresse d'un Européen aux îles Philippines. Et l'on peut être sûr qu'il y rêve du paradis !

Mais les indigènes ne sont pas moins enthousiasmés que leurs hôtes affamés. Quels hommes étonnants sont arrivés par mer et quels magnifiques présents ils ont apportés : des verres lisses dans lesquels on peut voir son visage, des couteaux à la lame brillante, de lourdes haches avec lesquelles on peut abattre un palmier d'un seul coup. Magnifique aussi le bonnet rouge vif et l'habit turc dans lequel le roi se pavane à présent, incroyable cette armure merveilleuse contre laquelle les coups ne peuvent rien. Sur l'ordre de l'amiral un des matelots a revêtu sa cuirasse, et les indigènes lancent sur lui leurs pauvres flèches d'os, mais l'homme invulnérable rit et se moque d'eux. Et quel enchanteur ce Pigafetta ! Il tient à la main un bout de bois ou la plume d'un oiseau quelconque et quand on dit quelque chose il fait avec la plume des signes noirs sur une feuille blanche, ce qui lui permet plus tard de répéter exactement ce qu'on lui a dit deux jours auparavant. Et quel spectacle magnifique ces dieux blancs préparent le jour qu'ils appellent le dimanche de Pâques ! Ils dressent sur la plage une sorte de meuble, qu'ils dénomment autel, au-dessus duquel une croix brille au soleil. Et ils viennent tous, deux par deux, l'amiral et cinquante hommes, dans leurs plus beaux habits, et pendant qu'ils s'agenouillent devant la croix des éclairs partent brusquement des navires, et, quoique le ciel soit tout à fait serein, on entend le tonnerre rouler sur la mer.

Comme ils supposent que ce que ces hommes sages et puissants font là doit être quelque chose qui opère des miracles les indigènes imitent respectueusement tous leurs mouvements. Ils s'agenouillent, eux aussi, et embrassent la croix. Et c'est avec joie qu'ils remercient l'amiral lorsque celui-ci leur déclare qu'il veut leur faire faire une croix d'une hauteur telle qu'on pourra la voir de partout sur la mer. Il a ainsi obtenu deux choses en peu de jours : le roi de cette île est devenu non seulement l'allié du roi d'Espagne mais aussi un frère chrétien. On a gagné non seulement un territoire à la couronne mais aussi les âmes de

ces enfants de la nature à la foi catholique.

*

* *

Jours magnifiques, idylliques, que ceux passés à Massawa ! Mais à présent assez de repos, Magellan ! Les matelots sont rétablis. Pourquoi attendre encore ? À quoi bon découvrir une petite île de plus alors que tu as fait la plus grande découverte du siècle ? Qu'on se rende aux îles des épices, et tu auras rempli ta mission. Puis retourne au pays, où une femme t'attend pour te montrer le deuxième fils qu'elle a mis au monde après ton départ. Rentre au pays pour confondre les mutins, qui t'ont lâchement abandonné, pour apprendre au monde ce qu'ont pu faire le courage d'un gentilhomme portugais, l'énergie et le dévouement d'équipages espagnols. Ne fais pas attendre plus longtemps tes amis, ne laisse pas plus longtemps dans l'incertitude ceux qui ont eu confiance en toi. Rentre en Europe, Magellan !

Mais ce qui fait le génie d'un homme est parfois aussi son malheur. Et le génie de Magellan, c'est la patience. Chez lui le sentiment du devoir est plus fort que le désir de rentrer en vainqueur et de recevoir les remerciements de l'empereur. Tout ce que cet homme a entrepris jusqu'ici il l'a commencé avec soin et mené à bonne fin. Cette fois encore Magellan ne veut pas quitter l'archipel des Philippines sans l'avoir en quelque sorte exploré de part en part et y avoir établi la souveraineté de l'Espagne. Il ne peut se considérer comme satisfait parce qu'il a simplement visité et annexé une petite île. Comme il dispose de trop peu d'hommes pour pouvoir laisser ici des représentants et des agents, il veut pouvoir conclure avec les princes les plus puissants de l'archipel des traités semblables à celui qu'il a conclu avec le petit chef indigène Calambou planter sur toutes les Philippines le drapeau castillan et la croix chrétienne.

Sur sa demande le roi Calambou lui indique l'île la plus grande de l'archipel, qui est Sébu, et lorsque Magellan le prie de lui donner un pilote qui puisse l'y conduire le prince sollicite humblement l'honneur de le servir. Cet honneur d'être piloté par le roi retarde à vrai dire le voyage, car à l'occasion de la récolte du riz le brave Calambou a tellement mangé et bu que ce n'est que le 4 avril que la flotte peut se confier à lui. Les navires quittent le rivage béni qui les a sauvés de la pire misère. Glissant sur les eaux tranquilles de l'archipel ils longent de petites îles dont la population leur fait de loin des signes amicaux et se dirigent vers celle que Magellan a lui-même choisie, car, ainsi que l'écrit tristement le pauvre Pigafetta, « cosi voleva la sua infelice sorte », ainsi le voulait son malheureux destin.

CHAPITRE XI

LA MORT AVANT LE TRIOMPHE FINAL

(7 avril 1521 - 27 avril 1521)

Après trois jours d'heureuse navigation, le 7 avril 1521, la flotte arrive en vue de l'île Sébu. De nombreux villages montrent de loin qu'elle compte une population très dense. Le roi-pilote Calambou dirige la flotte vers la capitale, et au premier coup d'œil qu'il jette sur le port Magellan se rend compte qu'il a affaire ici à un radjah ou un prince d'un rang supérieur, car la rade abrite des jonques étrangères et d'innombrables petites barques indigènes. Il lui faut donc se présenter d'une manière imposante. Sur son ordre les navires tirent une salve en guise de salut, et une fois de plus ce miracle du tonnerre par un temps serein provoque un grand effroi chez les indigènes, qui s'enfuient en criant dans toutes les directions. Mais Magellan envoie aussitôt à terre son brave interprète Henrique pour faire savoir au roi que ce n'est pas là un signe d'hostilité et qu'au contraire le puissant commandant de la flotte désire par ce tonnerre manifester son respect pour le puissant roi de Sébu. Le chef au nom de qui il parle n'est lui-même à vrai dire qu'un serviteur du plus grand monarque de la terre. Sur l'ordre de celui-ci il a traversé le vaste océan pour se rendre aux îles des épices. Mais ayant appris à Massawa quel prince sage et amical régnait à Sébu il a tenu à le saluer en passant. Le commandant des navires qui lancent le tonnerre est prêt à montrer au monarque de cette île des marchandises précieuses, encore jamais vues, et à entrer avec lui en relations d'affaires. D'ailleurs il n'a pas l'intention de rester longtemps. Dès qu'il aura conclu avec lui un traité d'amitié il s'en ira, sans lui causer le moindre dommage.

Mais le roi, ou plutôt le radjah Humabon, n'est pas aussi naïf que les indigènes des îles des Larrons et les « géants » de la Patagonie. Il connaît l'argent et sa valeur et, en véritable économiste – soit que cette idée lui vienne d'ailleurs, soit qu'elle lui appartienne – il a institué chez lui le régime de la taxe d'entrée pour tous les navires qui jettent l'ancre dans son port. Sans se laisser impressionner par la canonnade ni flatter par le discours mielleux de l'interprète, il déclare froidement à Henrique qu'il ne refuse pas à son maître l'entrée dans le port et accepte bien volontiers les relations commerciales qu'il lui propose,

mais il faut qu'il paye la taxe. Si le grand capitaine étranger veut se livrer ici au commerce il doit respecter tout d'abord les coutumes.

Il est clair que Magellan, amiral d'une flotte royale et chevalier de l'ordre de Santiago, n'acceptera jamais de payer une taxe à ce roitelet indigène. Car en agissant ainsi il reconnaîtrait implicitement l'indépendance d'un pays que l'Espagne, conformément à la bulle papale, considère déjà comme sa propriété. Henrique lui-même le comprend. Aussi insiste-t-il pour que dans ce cas particulier le radjah renonce à la taxe et ne provoque pas un état d'hostilité avec le maître de l'éclair et du tonnerre. Le radjah déclare qu'il regrette mais ne peut pas changer les habitudes : d'abord l'argent, ensuite l'amitié. Il faut payer, comme tout le monde. Et il fait appeler à titre de témoin un commerçant maure qui vient d'arriver du Siam avec une jonque et qui a payé la taxe sans protester.

Bientôt ce dernier apparaît, et tout de suite il pâlit. Au premier regard jeté sur les grands navires qui arborent sur leurs voiles tendues la croix de Santiago, il a compris ce qu'il en était. Malheur si les chrétiens ont découvert aussi ce dernier coin caché de l'Orient où l'on pouvait encore se livrer au commerce sans être gêné par eux ! Ils sont déjà là, avec leurs canons et leurs arquebuses, ces bandits, ces assassins, ces ennemis de l'Islam ! Finies les affaires pacifiques, finis les bons bénéfices ! En hâte il chuchote à l'oreille du roi qu'il faut être prudent et ne pas entrer en conflit avec ces hôtes malencontreux. Ce sont les mêmes, dit-il – et ici il confond les Espagnols avec les Portugais – qui ont pillé et conquis Calicut, l'Inde et Malacca. Personne ne peut résister à ces diables blancs.

Ainsi le cercle s'est fermé : à l'autre bout du monde, sous d'autres cieux, l'Europe s'est heurtée à l'Europe. Jusqu'à présent, dans sa route vers l'Ouest, Magellan n'avait trouvé que des territoires inconnus. Aucun des indigènes rencontrés par lui n'avait encore vu d'Européens ni même entendu parler d'hommes blancs. En débarquant dans l'Inde, Vasco de Gama avait été interpellé en portugais par un Arabe, mais lui Magellan n'avait pas été reconnu une seule fois durant tout ce voyage. Aux indigènes de la Patagonie les Espagnols étaient apparus comme des êtres célestes, et les habitants des îles des Larrons s'étaient enfuis devant eux comme devant des démons. Mais ici, à l'autre bout de la terre, les Européens se trouvent en face de quelqu'un qui les connaît : par-dessus les océans immenses un pont est jeté de leur monde à ce monde nouveau. Quelques jours encore, quelques centaines de milles à peine, et Magellan rencontrera au bout de deux ans des chrétiens, des hommes de sa race et de sa foi. S'il pouvait encore douter qu'il est près du but, il en a maintenant une nouvelle preuve.

*

* *

L'avertissement du commerçant maure a fait sur le roi de Sébu une forte impression. Intimidé il renonce immédiatement à la taxe exigée. Comme première preuve de ses intentions amicales il invite les envoyés de Magellan à un repas abondant ; nouveau signe indubitable qui montre que les Argonautes sont près du but, les mets ne sont plus servis dans des plats en écorce ou des assiettes en bois, mais dans des couverts de porcelaine, venus directement de la Chine, la fabuleuse Cathay de Marco Polo. Cipangou et l'Inde sont par conséquent tout proches. Le rêve de Christophe Colomb qui voulait atteindre l'Inde par l'Ouest est réalisé par Magellan.

Une fois réglé ce petit incident diplomatique commence l'échange officiel de politesses et de marchandises. Pigafetta est envoyé à terre en qualité de plénipotentiaire. Bientôt le roi de Sébu se déclare prêt à conclure avec le puissant empereur Charles-Quint un pacte d'alliance et d'amitié éternelles. Ce pacte Magellan l'observera avec scrupule. À opposé des Cortez et des Pizarro, qui lâchent aussitôt leurs troupes sanguinaires, massacrent ou réduisent en esclavage la population, uniquement préoccupés de piller sans pitié et le plus vite possible le pays, ce découvreur plus humain et qui voit beaucoup plus loin n'a en vue qu'une pénétration pacifique. Dès le début il s'est efforcé d'obtenir l'annexion de nouvelles provinces plutôt au moyen de traités d'amitié qu'en recourant à la violence. Rien ne confère plus à la figure de Magellan une supériorité morale sur tous les autres conquérants de son siècle que cette volonté d'humanité. C'était une nature rude, il faisait régner une discipline de fer dans sa flotte et son attitude en face de la mutinerie a montré qu'il ne connaissait ni indulgence ni retenue. Mais s'il a été dur, il faut cependant lui rendre cette justice qu'il n'a jamais été cruel. Aucun des crimes monstrueux qui souillent à tout jamais la mémoire d'un Cortez ou d'un Pizarro ne peut lui être imputé. Aucun de ces parjures, auxquels les conquistadors se croyaient autorisés à l'égard des « païens », ne peut lui être reproché. Jusqu'à l'heure de sa mort Magellan a observé strictement et loyalement tout pacte conclu avec les chefs indigènes. Cette honnêteté fut sa meilleure arme, et elle reste son meilleur titre de gloire. Au cours des échanges ce que les indigènes admirent le plus, c'est le fer, ce métal dur, que l'on peut utiliser si admirablement pour faire des glaives, des javelots et des haches. En comparaison l'or, ce tendre métal jaune, leur paraît avoir une valeur beaucoup moindre. Pour quatorze livres de fer ils donnent quinze livres d'or, et Magellan a toutes les peines du monde à empêcher ses matelots de vendre leurs vêtements et tout ce qu'ils possèdent pour de l'or. Il ne faut pas en effet que les indigènes se doutent de la valeur de ce métal, car ils en demanderaient aussitôt un prix plus élevé. Magellan tient à conserver l'avantage qu'il tire de leur ignorance tout

en veillant d'ailleurs avec soin à ce qu'on ne les trompe pas sur le poids : lui qui voit toujours plus loin, ce qui l'intéresse, ce n'est pas d'obtenir un gain un peu plus élevé, mais de ne pas gâter à la longue le commerce avec les indigènes, et aussi de gagner les cœurs et les âmes de ces populations. Et son calcul s'avère juste ; les relations avec eux deviennent bientôt si cordiales que le roi et la plus grande partie de sa suite manifestent le désir de devenir chrétiens. Ce à quoi les autres conquérants espagnols ne parvenaient que par des mois et des années de tortures, Magellan l'a obtenu en quelques jours et sans faire appel à la violence. Pour se rendre compte jusqu'à quel point il a agi avec humanité en l'occurrence il suffit de lire ces lignes de Pigafetta : « Le capitaine leur déclara qu'ils ne devaient pas se faire chrétiens par peur ou pour nous faire plaisir. S'ils voulaient vraiment devenir chrétiens, il fallait que ce fût de leur propre volonté et pour l'amour de Dieu. S'ils ne le désiraient pas, on ne leur ferait aucun mal. Mais ceux qui deviendraient chrétiens seraient d'autant plus aimés et d'autant mieux traités. Ils crièrent alors tous d'une seule voix qu'ils voulaient le devenir, non par peur ou pour faire plaisir à Magellan, mais de leur propre volonté. Ils s'en remettaient entièrement à lui et il devait les considérer comme ses propres sujets. Là-dessus le capitaine les embrassa les larmes aux yeux, prit dans ses mains celles du prince et celles du roi de Massawa, et déclara aux deux chefs qu'aussi vrai qu'il croyait en Dieu et était fidèle à son empereur il leur promettait qu'ils vivraient désormais en paix éternelle avec le roi d'Espagne. Et ils lui firent la même promesse. »

Le dimanche suivant, le 17 avril 1521, les Espagnols fêtent leur plus beau triomphe. Sur la place du marché on a érigé un baldaquin. Des tapis ont été apportés du bord, et l'on a placé deux fauteuils tendus de soie, l'un pour Magellan, l'autre pour le roi. Devant le baldaquin brille l'autel, visible de loin. Tout autour des centaines et des milliers d'indigènes, qui attendent le spectacle annoncé ! Magellan qui, jusque-là, à dessein, n'a pas encore quitté son navire et a fait mener toutes les négociations par Pigafetta, a tenu à marquer sa descente à terre par une pompe imposante. Il s'avance grave et solennel, précédé de quarante soldats armés et suivi de ses officiers et du porte-bannière qui arbore le drapeau de soie espagnol remis à l'amiral à l'église de Séville. Au moment où il a touché le sol les navires ont tiré une salve d'artillerie. Pris de frayeur les assistants se sont dispersés de tous les côtés. Mais voyant que le roi (qui a été averti) reste tranquillement assis sur son siège, ils reviennent vite et assistent, enthousiasmés, à l'érection d'une immense croix, devant laquelle leur chef, son fils, et un grand nombre d'autres indigènes de marque reçoivent le baptême. Magellan, qui sert de parrain au roi, lui donne à cette occasion à la place de son nom païen d'Humabon celui de Carlos. La reine, à son

tour, qui est jolie et de quatre siècles en avance sur ses sœurs européennes et américaines avec son rouge aux lèvres et ses ongles taillés en pointe, reçoit le nom de Jeanne, les princesses ceux de Catherine et d'Isabelle. Bien entendu la « haute société » des principales îles voisines ne veut pas être en arrière, et jusque tard dans la nuit le prêtre du navire est occupé à baptiser les centaines d'hommes qui se pressent autour de lui. La nouvelle de l'arrivée des blancs s'est répandue partout. Le lendemain d'autres indigènes, qui ont entendu parler des cérémonies merveilleuses du magicien étranger, accourent des autres îles. En quelques jours presque tous les chefs voisins ont signé un pacte de fidélité avec l'Espagne et reçu le baptême.

Rarement action fut menée à bonne fin d'une façon aussi grandiose. Tous les rêves de Magellan se sont réalisés. Il a trouvé le passage menant à l'autre bout du monde. Il a gagné à la Couronne de Castille de nouvelles îles d'une très grande richesse, à l'Église d'innombrables âmes de païens, et tout cela sans verser une seule goutte de sang. Dieu est venu en aide à celui qui s'est confié à lui. Il l'a sauvé de dangers tels qu'aucun homme n'en a connu de semblables. Dès ce jour Magellan se sent pénétré d'un sentiment de sécurité quasi religieux. Après les difficultés qu'il a surmontées, quelle tâche peut encore l'effrayer, qu'est-ce qui peut encore, après cette victoire magnifique, mettre son œuvre en péril ? Il n'est rien désormais qu'il ne puisse réussir.

Et c'est justement cette croyance qui causera sa perte.

*

* *

Magellan a conquis un nouvel empire pour la couronne d'Espagne, mais comment conserver cette conquête ? Rester plus longtemps à Sébu ne lui est pas possible, pas plus, d'ailleurs, que de soumettre une à une toutes les îles de l'archipel. Aussi ne voit-il qu'un moyen de consolider de façon durable l'autorité de l'Espagne sur les Philippines : faire du roi Carlos-Humabon le souverain de tous les autres princes ; sa qualité d'allié du roi d'Espagne doit le mettre au-dessus des autres chefs indigènes. Ce n'est donc pas par légèreté, mais par calcul politique, que Magellan offre au roi de Sébu son aide militaire contre quiconque oserait se dresser contre lui.

Comme par hasard le cas se présente justement à ce moment-là. Sur une toute petite île appelée Mactan et qui se trouve en face de Sébu règne un radjah appelé Silapulapu, qui n'a jamais admis l'autorité du roi de Sébu. Cette fois encore il n'accepte pas ses directives et empêche les autres princes de fournir des vivres aux hôtes de Carlos-Humabon. À vrai dire cette hostilité de Silapulapu à l'égard des Espagnols ne

semble pas avoir été tout à fait sans raison. Quelque part sur son île – probablement parce que les matelots espagnols, après leur longue continence, ont fait aux femmes une chasse enragée – une bagarre a éclaté, au cours de laquelle on lui a brûlé quelques huttes. Mais le refus de livrer des vivres paraît à Magellan une excellente occasion pour prouver non seulement au roi de Sébu mais aussi à tous les autres princes combien il est avantageux d'être du côté des Espagnols et à quels dangers s'exposent ceux qui leur résistent. Une telle démonstration agira d'une façon plus convaincante que tous les discours. Magellan propose donc à Humabon d'infliger à son ennemi une petite leçon, afin qu'il lui obéisse à l'avenir. Mais le roi de Sébu n'est pas très enchanté de cette proposition. Peut-être craint-il qu'aussitôt après le départ des Espagnols les tribus soumises ne se dressent de nouveau contre lui. D'autre part Serrao et Barbosa mettent en garde l'amiral contre une expédition aussi inutile.

Cependant Magellan ne pense pas à un véritable combat. Ce qu'il veut c'est assurer au nouvel allié de l'Espagne une autorité absolue sur les princes voisins.

Si le rebelle se soumet, ce sera tant mieux pour lui et pour tous. Adversaire de toute effusion de sang inutile, il commence par envoyer son esclave Henrique et le commerçant maure auprès de Silapulapu pour lui offrir la paix. Il ne lui demande rien d'autre que de reconnaître la souveraineté du roi de Sébu et la domination de l'Espagne. S'il accepte, les Espagnols vivront avec lui en bonne intelligence. Sinon on lui montrera de quelle façon mordent leurs lances.

Mais le radjah répond que ses hommes ont eux aussi des lances. Quoique faites de roseaux et de bambous, leur pointe a été durcie au feu et les Espagnols pourraient avoir l'occasion de s'en convaincre. Devant cette réponse arrogante il ne reste plus à Magellan d'autre choix que l'emploi de la force.

*

* *

Ici nous constatons l'absence chez Magellan de ce qui a toujours été sa grande force : la prudence et la prévoyance. Le roi de Sébu a mis à sa disposition mille de ses guerriers, de son côté il pourrait réunir cent cinquante hommes. Débarquant à la tête de cette petite armée sur la minuscule île de Mactan, il ne fait aucun doute qu'il infligerait au radjah rebelle une défaite écrasante. Mais Magellan ne veut pas de massacre. Ce qu'il désire, c'est tout simplement défendre le prestige de l'Espagne. De plus un amiral de Charles-Quint ne peut tout de même pas se battre avec un petit chef indigène qui n'aurait à lui opposer que

des forces non seulement mal équipées mais encore inférieures en nombre. Il tient au contraire à prouver qu'un seul Espagnol peut battre facilement une centaine d'indigènes. Il veut répandre dans toutes les îles la croyance en l'invincibilité des Espagnols. Ce qu'il a montré, l'autre jour, aux rois de Massawa et de Sébu comme un jeu amusant, à savoir que vingt guerriers se lançant en même temps avec leurs lances et leurs poignards contre un homme couvert d'une bonne armure ne peuvent le blesser, il veut maintenant en faire la preuve devant tous à l'occasion du châtiment qu'il va infliger à ce petit prince entêté. C'est pour cette raison que Magellan, imprudemment, ne prend avec lui que soixante hommes et prie le roi de Sébu de ne pas débarquer ; lui et ses hommes ne doivent pas participer au combat, mais seulement regarder de loin comment quelques dizaines d'Espagnols peuvent mettre à la raison tous les princes et rois de ces îles.

Le calculateur expérimenté qu'est Magellan a-t-il mal calculé cette fois ? Absolument pas. Car cette proportion de soixante Européens couverts de leur armure contre mille Indiens nus et armés de lances de bambous n'était nullement absurde. C'est avec quatre ou cinq cents hommes que Cortez et Pizarro ont conquis des empires entiers contre des centaines de milliers de Mexicains et de Péruviens ; en comparaison avec les difficultés qu'ils eurent à surmonter l'expédition de Magellan n'était vraiment qu'une petite promenade militaire. Ce qui prouve d'ailleurs qu'il ne pensait pas qu'il pût y avoir un danger quelconque – il en fut de même pour le capitaine Cook qui perdit la vie dans un combat insignifiant avec des indigènes – c'est le fait que lui, qui, avant chaque entreprise importante, faisait dire la messe et communiait, n'ordonna rien de tel cette fois-ci. Il suffira de quelques coups de feu, de quelques coups de canon, pense Magellan, pour que les pauvres troupes de Silapulapu s'enfuient comme des lapins. Et sans véritable effusion de sang on aura ainsi fait la preuve à jamais que toute résistance contre les Espagnols est inutile.

*

* *

Cette nuit du 26 avril 1521, où Magellan s'embarque avec ses soixante hommes pour traverser le mince détroit qui sépare les deux îles, les indigènes prétendent avoir vu sur le toit d'une case un étrange oiseau noir, semblable à une corneille. Et voici que soudain, personne ne sait pourquoi, tous les chiens commencent à hurler. Non moins superstitieux que les indigènes, les Espagnols, effrayés, font le signe de la croix. Mais de pareils présages feront-ils reculer devant une escarmouche avec un petit chef indigène un homme de la trempe de Magellan ?

Malheureusement ce petit chef frondeur a un allié excellent dans la

structure particulière de la côte. Les récifs de coraux qui la défendent interdisent aux canots de s'approcher du rivage. Les Espagnols sont donc dans l'impossibilité d'employer leur moyen de combat le plus impressionnant : le feu meurtrier des mousquetons et des arquebuses, dont le seul tonnerre suffit la plupart du temps pour faire fuir les indigènes. Renonçant à ce moyen de combat quarante d'entre eux, lourdement armés – les autres restent dans les canots – se jettent à l'eau avec à leur tête Magellan, qui, comme l'écrit Pigafetta « tel un bon pâtre ne voulait pas quitter son troupeau ». Avec de l'eau jusqu'à la ceinture ils s'avancent jusqu'au rivage, où les Indiens les attendent en hurlant et en brandissant leurs boucliers. Et bientôt les deux adversaires en viennent aux prises.

Des différentes descriptions qui nous sont parvenues de ce combat, la plus exacte est probablement celle de Pigafetta qui, lui-même grièvement blessé par une flèche, lutta jusqu'au dernier moment auprès de son cher capitaine. « Nous sautâmes, raconte-t-il, dans l'eau jusqu'à la ceinture, et nous dûmes avancer deux bonnes portées de flèche jusqu'au rivage, tandis que nos canots, à cause des récifs, ne pouvaient pas nous suivre plus loin. À terre nous trouvâmes quinze cents indigènes, partagés en trois bandes, qui coururent sur nous en poussant des cris effroyables. Deux d'entre elles nous attaquèrent par les flancs et la troisième de face. Notre capitaine divisa les hommes en deux groupes. Des canots nos mousquetaires et nos arquebusiers tirèrent pendant une demi-heure, mais inutilement, parce que les projectiles, à une telle distance, ne pouvaient plus traverser les boucliers ou ne faisaient que des blessures sans gravité. Ce que voyant le capitaine cria de ne plus tirer (manifestement pour économiser les munitions), mais on ne l'écouta pas. Lorsque les indigènes se rendirent compte que nos balles ne leur faisaient presque aucun mal, ils cessèrent de reculer. Poussant des cris de plus en plus forts et sautant de côté et d'autre pour éviter nos projectiles, ils se rapprochèrent peu à peu, en se couvrant de leurs boucliers, et firent pleuvoir sur nous une grêle de flèches, de telle sorte que nous pouvions à peine nous défendre. Pour les effrayer, le capitaine envoya quelques-uns de nos hommes mettre le feu à leurs cases. Mais cela ne fit que les rendre encore plus frénétiques. Plusieurs des indigènes coururent du côté du feu, qui dévora vingt ou trente cases, et abattirent deux des nôtres. Le reste se précipita sur nous avec une fureur qui toujours s'accroissait. Lorsqu'ils remarquèrent que si nos bustes étaient protégés nos jambes ne l'étaient pas, ils les prirent comme cibles. Le capitaine eut le pied traversé par une flèche empoisonnée, sur quoi il donna l'ordre de reculer pas à pas. Mais presque tous nos gens se mirent à prendre la fuite d'une façon précipitée, ce qui fit que nous ne restâmes pas plus de sept ou huit avec lui. De tous les côtés l'ennemi nous criblait de

projectiles, et nous étions incapables d'opposer aucune résistance. Les bombardes que nous avions dans les canots ne pouvaient pas nous aider, car l'eau peu profonde ne permettait pas à ceux-ci d'avancer. Ainsi nous reculions de plus en plus tout en combattant sans cesse, et nous étions déjà à une portée de flèche du rivage, avec de l'eau jusqu'aux genoux. Mais les indigènes continuèrent à nous poursuivre, repêchant les javelots qu'ils avaient déjà lancés contre nous, de telle sorte qu'ils pouvaient se servir cinq ou six fois du même projectile. Ayant reconnu le capitaine, ils le visèrent particulièrement. À deux reprises ils réussirent à lui faire tomber son casque. Mais lui, avec quelques-uns de nous, resta à son poste comme un brave chevalier, sans tenter un nouveau recul, et ainsi nous combattîmes pendant plus d'une heure, jusqu'à ce qu'il reçût une flèche en plein visage. Dans sa colère il perça immédiatement la poitrine de son agresseur d'un coup de lance, mais celle-ci resta dans le corps du mort. Le capitaine essaya alors de tirer son glaive hors du fourreau, mais il ne put y parvenir, un projectile lui ayant paralysé le bras droit. Voyant cela les ennemis se précipitèrent sur lui tous à la fois, et l'un d'eux lui fit d'un coup de sabre une telle blessure à la jambe gauche qu'il tomba la tête en avant. Aussitôt tous les Indiens se jetèrent sur lui et le percèrent à coups de lances. Et c'est comme cela qu'ils tuèrent notre miroir, notre lumière, notre consolation, notre chef dévoué. »

*

* *

Ainsi périt, dans une bagarre stupide avec une horde de sauvages, le plus grand navigateur de tous les temps. Un génie, qui, comme Prospero, a maîtrisé les éléments, vaincu toutes les tempêtes et triomphé de tous les obstacles, est abattu par un misérable roitelet indigène ! Mais peu importe son destin personnel, du moment qu'il a vaincu, et que sa mission est accomplie. Pourquoi faut-il cependant que la tragédie de sa mort soit suivie aussitôt d'une comédie burlesque ? Ces mêmes Espagnols, qui peu d'heures encore auparavant n'avaient que mépris pour ce petit prince philippin, s'abaissent à tel point qu'au lieu d'aller chercher immédiatement des renforts pour arracher à ses meurtriers la dépouille de leur chef ils envoient des intermédiaires auprès de Silapulapu pour le prier de la leur rendre contre des verroteries et des mouchoirs de couleur. Mais le radjah repousse fièrement la proposition. Le corps de son ennemi n'est pas à vendre. Il le garde comme trophée. Car on sait maintenant dans tout l'archipel que Silapulapu le Grand a abattu le maître de l'éclair et du tonnerre aussi facilement que s'il s'était agi d'un oiseau.

On ignore ce qu'est devenu le corps de Magellan, à quel élément a été restituée sa dépouille. Aucun témoignage ne nous est resté à ce

sujet. Ainsi s’est perdue mystérieusement dans l’inconnu la trace de l’homme qui arracha à l’océan son mystérieux secret.

CHAPITRE XII

LE RETOUR SANS CHEF

(27 avril 1521 - 6 septembre 1521)

Les Espagnols ont perdu huit des leurs dans cette lamentable affaire. En soi ce n'est pas très grave. Mais la mort de leur chef est une catastrophe. Avec la disparition de Magellan s'écroule l'auréole qui faisait jusqu'alors des blancs une sorte de dieux. C'est uniquement sur elle que reposait la puissance des conquistadors. En dépit de leur bravoure, de leur énergie, en dépit de toutes leurs qualités guerrières et de la puissance de leurs armes, jamais Cortez, jamais Pizarro n'eussent réussi à vaincre leurs dizaines, leurs centaines de milliers d'adversaires s'ils ne s'étaient appuyés, comme sur un ange protecteur, sur la croyance, unanimement répandue chez les indigènes, que les blancs étaient des êtres invulnérables et invincibles. On ne pouvait ni les tuer, car les flèches rebondissaient sur leurs cuirasses, ni les fuir, car leurs montures rapides rendaient toute fuite impossible. Rien ne témoigne mieux de la force paralysante de cette peur que cet épisode de l'époque des conquistadors où un Espagnol se noie dans un fleuve. Pendant trois jours les Indiens restent autour du corps, sans oser le toucher, de peur que le dieu étranger ne se réveille. Ce n'est que lorsque le cadavre commence à se décomposer qu'ils reprennent courage et s'apprêtent à la résistance. Un seul dieu blanc qui se révèle vulnérable, une seule défaite de ceux qui n'avaient encore jamais été vaincus, et l'enchantement est rompu, disparu le mythe de leur invincibilité.

C'est ce qui se passe également cette fois. Le roi de Sébu s'était soumis sans réserve aux Espagnols. Il avait humblement accepté leur croyance dans l'idée que le dieu qu'ils priaient devait être plus fort que les idoles de bois qu'il avait adorées jusque-là. Il avait espéré qu'en concluant un traité d'amitié avec ces êtres surnaturels il deviendrait vite le monarque le plus puissant de l'archipel. Et maintenant il a vu, et ses guerriers aussi l'ont vu, comment Silapulapu, ce petit chef, a vaincu les dieux blancs. Il a constaté de ses propres yeux que leur éclair et leur tonnerre est resté impuissant. Bien plus, il les a vus s'enfuir piteusement, ces guerriers soi-disant invulnérables, devant les guerriers nus de Silapulapu et abandonner leur chef aux mains de ses

ennemis.

Peut-être une attitude énergique aurait-elle pu sauver le prestige des Espagnols ? Si l'un d'eux avait rassemblé les deux cents hommes de l'équipage, les avait transportés dans l'île Mactan, pour reprendre de force le corps de leur chef et infliger une sévère leçon au roitelet indigène et à sa horde, peut-être une peur salutaire se serait-elle emparée du roi de Sébu ? Mais au lieu de cela Carlos-Humabon (il ne portera plus longtemps ce nom) voit que les Espagnols vaincus envoient des émissaires au petit chef indigène pour le prier humblement de leur rendre le corps de Magellan. Et voici que ce chef insignifiant d'une île insignifiante rejette avec mépris l'offre des Espagnols et renvoie leur émissaire.

Cette attitude lâche des dieux blancs doit bien entendu inspirer d'étranges pensées au roi de Sébu. Peut-être éprouve-t-il un sentiment analogue à celui de Caliban constatant avec indignation que celui qu'il avait pris jusque-là pour un dieu n'était en réalité qu'un bavard sans courage. D'ailleurs les Espagnols ont tout fait pour détruire la bonne entente qui régnait entre eux et les indigènes. Pierre Martyr, qui interrogea les matelots à leur retour pour savoir quelle avait été la cause du revirement constaté chez les indigènes après la mort de Magellan, reçut d'un témoin oculaire, le Génois Martin, cette réponse qui n'est que trop plausible : *Feminarum stupra causant perturbationis dédisse arbitrantur.* Malgré toute son énergie déjà Magellan n'avait pu empêcher les matelots, enragés par plusieurs mois de continence, de se jeter sur les femmes de leurs hôtes. En vain avait-il essayé – à plusieurs reprises – de mettre fin à leurs actes de violence et même puni son propre beau-frère Barbosa pour être resté à terre trois nuits de suite. Il est probable qu'après sa mort cette licence effrénée n'a fait que croître. Ce qui est sûr, c'est qu'avec le respect pour la valeur guerrière des Espagnols toute estime pour eux a disparu.

Il faut croire que ceux-ci se sont rendu compte de ce changement de dispositions, car, brusquement, ils sont impatients de partir. Qu'on ramène à bord les marchandises non vendues, et vite aux îles des épices ! L'idée de Magellan, qui était de gagner par la paix et l'amitié ces îles à l'empereur et à la foi catholique, cette idée ne préoccupe que très peu ses successeurs. Mais pour terminer les dernières transactions les Espagnols ont besoin d'Henrique, car seul il connaît la langue du pays et peut servir d'intermédiaire. Déjà à cette occasion se manifeste la distance qui sépare Magellan de ses successeurs dans l'art de traiter les hommes. Jusqu'au dernier moment son fidèle Henrique est resté à ses côtés dans le combat. On l'a ramené, blessé, sur le navire, et maintenant il gît là, sans mouvement, enveloppé dans sa natte, soit à cause de la blessure qu'il a reçue, soit parce qu'il pleure, avec la

fidélité d'un animal, la perte de son maître. Voilà que Duarte Barbosa, que les matelots, après la mort de Magellan, ont nommé, conjointement avec Serrao, chef de la flotte, commet la faute insigne d'offenser mortellement ce fidèle serviteur du disparu. Avec brutalité il lui déclare qu'il ne faut pas qu'il s'imagine que maintenant que son maître est mort il pourra faire le paresseux et qu'il n'est plus un esclave. À Lisbonne on le remettra à la femme de Magellan, mais en attendant il faut qu'il obéisse. S'il ne se lève pas tout de suite pour aller à terre servir d'interprète, on lui fera sentir le fouet.

Henrique, qui appartient à cette race malaise qui ne pardonne jamais une injure, écoute la menace en détournant les yeux. Il sait sans aucun doute que dans son testament Magellan l'a déclaré libre à dater de l'heure de sa mort et lui a même fait un legs. En secret il serre les dents : ces hommes, qui, non contents d'insulter à sa douleur, veulent encore lui refuser son droit, ces hommes qui l'ont appelé chien et l'ont traité comme un chien, ils vont payer cher cette offense.

Le perfide Malais ne laisse rien paraître de sa colère. Mais il mûrit ses projets de vengeance. Obéissant à l'ordre qui lui a été donné il se rend sur le marché et sert d'interprète auprès des indigènes. Mais il utilise sa connaissance de la langue du pays pour faire savoir au roi de Sébu que les Espagnols ont déjà pris toutes leurs dispositions pour rembarquer les marchandises non vendues et mettre à la voile aussitôt après. En agissant avec habileté, ce serait facile au roi de s'emparer de ces marchandises sans avoir rien à donner en échange, et même de mettre la main sur les trois navires.

Il est probable qu'en faisant cette proposition Henrique n'a fait qu'exprimer les pensées les plus secrètes du roi. En tout cas ses paroles trouvent un excellent accueil. Entre les deux hommes un plan est établi dont au début rien n'est visible. Les échanges se poursuivent amicalement, le roi se montre plus cordial que jamais à l'égard de ses nouveaux coreligionnaires, et Henrique lui-même, depuis que Barbosa lui a montré le fouet, semble être tout à fait guéri de sa prétendu paresse. Le troisième jour après la mort de Magellan, le 1er mai, il apporte, le visage tout rayonnant, un message particulièrement joyeux aux capitaines. Le roi de Sébu a enfin les joyaux qu'il destine à son maître et ami, le roi d'Espagne. Pour donner à la cérémonie de la remise desdits joyaux un caractère solennel il a convoqué tous ses chefs et subordonnés. Il prie également les deux capitaines Barbosa et Serrao de venir avec leurs officiers et l'élite de l'équipage pour recevoir le cadeau qu'il veut faire au roi d'Espagne.

Si Magellan avait encore été en vie il se serait rappelé la scène au cours de laquelle les capitaines invités de la même façon par le roi de Malacca et venus à terre sans méfiance avaient été assassinés sur un

signe de ce dernier. Grâce à sa vaillance personnelle il avait alors réussi à sauver son cousin Francisco Serrao. Mais l'autre Serrao et Duarte Barbosa tombent confiants dans le piège qui leur est tendu. Ils acceptent l'invitation, et une fois de plus il apparaît que ceux qui font métier de lire dans les étoiles ne savent jamais y lire leur propre destin. Car l'astrologue Andres de San Martin, qui a probablement oublié de tirer son horoscope, se joint aux deux capitaines, tandis que Pigafetta, pourtant si curieux d'ordinaire, est contraint par sa blessure de rester couché. Ce qui, en fait, lui sauve la vie.

En tout vingt-neuf Espagnols se rendent à terre et parmi eux les meilleurs, les capitaines et les pilotes les plus éprouvés. Reçus en grande pompe par le roi ils sont conduits dans une palmeraie où l'on a préparé pour eux un magnifique festin. Des foules d'indigènes, venus là soi-disant en curieux, se pressent autour des étrangers avec une cordialité surprenante. Mais précisément la façon pressante avec laquelle le roi conduit ses hôtes dans la palmeraie éveille les soupçons du pilote Juan Carvalho. Il en fait part à Gomez de Espinosa, le maître d'armes de la flotte, et les deux hommes décident d'aller vite chercher le reste de l'équipage pour pouvoir, en cas de traîtrise, sauver leurs camarades. Sous un habile prétexte ils s'esquivent, montent dans un canot et font force de rames dans la direction des navires. Mais ils ne sont pas encore à bord que des cris épouvantables se font entendre du rivage. Tout comme autrefois à Malacca les indigènes sont tombés soudain sur les Espagnols et les ont massacrés avant qu'ils aient pu faire un geste de résistance. D'un seul coup le perfide roi de Sébu s'est débarrassé de ses hôtes et rendu maître des marchandises débarquées ainsi que des armes des Espagnols.

Sur le moment la stupeur et l'effroi paralysent les matelots restés sur les navires. Puis Carvalho, que l'assassinat des autres capitaines élève d'un seul coup au rang d'amiral, donne l'ordre de se rapprocher de la côte et de pointer tous les canons sur la ville. L'une après l'autre les batteries font feu. Peut-être Carvalho espère-t-il par cette mesure de représailles sauver encore quelques-uns de ses camarades ? Peut-être n'est-ce là de sa part qu'un accès de fureur spontanée ?

Mais au moment où les premiers boulets tombent sur les huttes, quelque chose d'effroyable se produit, une de ces scènes qui, lorsqu'on les a vécues, s'impriment à tout jamais dans la mémoire. Un seul des Espagnols descendus à terre, le plus vaillant d'entre eux, Joao Serrao, a réussi, tout comme autrefois Francisco Serrao sur la plage de Malacca, à échapper à ses ennemis et à s'enfuir sur le rivage. Mais les autres le poursuivent, le rattrapent et le chargent de liens. Et il est là sans défense, entouré d'une horde sauvage, et il crie de toutes ses forces à ses camarades d'arrêter le feu, sinon ils vont le massacrer. Qu'ils

envoient, pour l'amour du ciel, un canot à terre avec des marchandises pour le racheter.

Il semble un moment que l'échange va réussir. Déjà la rançon a été fixée : deux bombardes et quelques tonnes de cuivre. Mais les indigènes exigent qu'on les apporte sur le rivage, et Carvalho craint peut-être que ces coquins, qui ont déjà violé leur parole une fois, ne s'emparent non seulement des marchandises mais aussi du canot. Peut-être aussi – c'est Pigafetta qui exprime ce soupçon – redoute-t-il, en rachetant Serrao, de perdre le commandement de la flotte qui lui était échu et de redevenir simple pilote ? Toujours est-il que l'effroyable se produit. Sur le rivage un homme ligoté et couvert de sang se tord avec désespoir au milieu d'une bande de sauvages prêts à le mettre à mort. Son seul espoir d'échapper à la haine de ses ennemis réside en ce fait que devant lui, à un jet de pierre, se trouvent trois bâtiments espagnols, toutes voiles dehors et bien armés, et qu'au parapet du navire-amiral se tient justement son compatriote Carvalho, son « compadre », son ami intime, avec qui il a partagé mille dangers et qui fera tout pour le sauver. Il lui crie d'envoyer rapidement à terre les objets d'échange. D'un regard avide il fixe le canot, qui se balance auprès du navire. Mais qu'attend Carvalho ? Pourquoi n'envoie-t-il pas l'embarcation ? Et tout à coup Serrao, qui connaît les moindres manœuvres à bord d'un navire, voit qu'on la hisse. Trahison ! Trahison ! Au lieu d'envoyer le canot pour le ramener à bord les navires virent lentement sur eux-mêmes et s'éloignent vers la pleine mer. Déjà leurs voiles claquent au vent du large. Au premier moment le malheureux Serrao ne peut et ne veut pas comprendre que ses propres camarades, sur l'ordre d'un ami intime, l'abandonnent lâchement lui, le chef, le commandant. Encore une fois il crie d'une voix qui s'étrangle vers ceux qui s'enfuient, il prie, il ordonne, il hurle dans le désespoir de la mort. Mais comme il voit enfin que les navires ont déjà quitté la rade, il fait appel à ses dernières forces et lance par-dessus les flots une terrible malédiction à l'adresse de Juan Carvalho : au jour du Jugement dernier il rendra compte devant Dieu de son infâme trahison.

Mais ce sont là ses dernières paroles. Avant de s'éloigner définitivement les Espagnols assistent à la mise à mort de leur commandant. Et en même temps la grande croix chrétienne est renversée au milieu des hurlements de joie des indigènes. Tout ce que Magellan a édifié au cours de plusieurs semaines de travail patient s'écroule par suite de la stupidité et de la maladresse de ses successeurs. Couverts de honte, avec dans les oreilles le cri de malédiction de leur capitaine mourant et derrière eux le spectacle moqueur des sauvages dansant de joie, les Espagnols fuient, comme des criminels pourchassés, l'île où, sous la direction de leur chef, ils

étaient venus comme des dieux.

C'est une triste revue qu'à peine échappés du port funeste les rescapés tiennent maintenant ! De tous les coups du sort que la flotte a eu à subir depuis son départ de Séville, ce séjour à Sébu a été le plus fatal. En dehors de Magellan, le chef irremplaçable, ils ont perdu leurs meilleurs capitaines : Duarte Barbosa et Joao Serrao, qui, par leur connaissance de la côte des Indes orientales, leur eussent été particulièrement utiles pour le retour. La mort d'Andres de San Martin les a privés de leur expert nautique, la fuite d'Henrique de leur interprète. Sur les deux cent soixante-cinq hommes que comptait l'équipage au départ de Séville il n'en reste plus que cent quinze, c'est-à-dire tout juste assez pour permettre à deux navires de tenir la mer. Il faut donc en sacrifier un. Le sort désigne le *Conception,* qui fait déjà eau depuis longtemps. C'est près de l'île de Bohol que la sentence de mort est exécutée. Tout ce qu'il contient d'utilisable, jusqu'au dernier clou et au plus petit cordage, on le transporte sur les autres navires, puis la vieille carcasse est livrée aux flammes. Les matelots regardent d'un œil sombre le feu dévorer le bâtiment qui deux années durant a été leur foyer et leur patrie et qui s'enfonce maintenant dans les eaux hostiles en répandant une fumée épaisse. Cinq navires gaiement pavoisés et bien équipés avaient quitté le port de Séville. La première victime a été le *Santiago,* qui s'est brisé sur la côte de Patagonie. Dans le détroit le *San Antonio* les a lâchement abandonnés. Aujourd'hui c'est le *Conception* qui est devenu la proie des flammes. Seuls deux navires, les deux derniers, voguent à présent l'un à côté de l'autre sur la mer inconnue : le *Trinidad,* l'ancien navire-amiral de Magellan, et ce petit bâtiment insignifiant, le *Victoria* qui, en justifiant son nom, aura la gloire d'immortaliser l'idée et l'œuvre de Magellan.

*

* *

Qu'à cette flotte ainsi diminuée il manque un véritable chef, c'est ce que montre bientôt la voie indécise que prennent les navires. Tels des aveugles ils errent de gauche à droite dans l'archipel de la Sonde. Au lieu de prendre la direction du Sud-Ouest, vers les Moluques, dont ils sont déjà tout près, ils se dirigent, on ne sait trop pourquoi, vers le Nord-Ouest, en faisant zigzags sur zigzags. Ils perdent ainsi six mois entiers à des courses vagabondes qui les mènent jusqu'à Mindanao et l'île de Bornéo. Mais bien plus encore qu'à cette incertitude touchant la route à suivre, c'est à l'affaiblissement de la discipline qu'on reconnaît l'absence du grand amiral. Sous la direction de Magellan il n'y avait à terre aucun pillage inutile, sur mer aucune piraterie. Tout était en ordre et la comptabilité bien tenue. Pas un instant il n'oubliait que sa qualité d'amiral de Charles-Quint lui faisait une obligation de garder

intact l'honneur du pavillon espagnol jusque dans les pays les plus lointains. Mais son successeur Carvalho, qui ne doit son commandement qu'à la disparition de ses supérieurs, ignore totalement ces scrupules. Il se livre sans honte à la piraterie et fait main basse sur tout ce qui se présente à sa portée. Toutes les jonques que l'on rencontre sont attaquées et pillées, et les rançons que Carvalho prélève dans de telles occasions il les met purement et simplement dans sa poche. Il n'y a plus de comptabilité à bord : il est lui-même le « contado » et le « tesorero ». Alors que Magellan, soucieux avant tout de maintenir la discipline, n'a jamais toléré une femme à bord, il en fait venir trois provenant d'une jonque pillée, sous prétexte de les ramener à la reine d'Espagne. Bientôt fatigués de la conduite de ce pacha – comme ils voyaient (rapporte del Cano) qu'il ne travaillait pas pour le roi mais pour lui-même – les matelots lui retirent son commandement et le remplacent par un triumvirat composé de Gomez de Espinosa, capitaine du *Trinidad,* de Juan del Cano, capitaine du *Victoria,* et du pilote Poncero, « governador dell armata. » Cependant au début rien ne change à ces courses en rond et en zigzag dans l'archipel de la Sonde. Grâce à l'échange et au pillage, on a pu reconstituer entièrement les stocks de provisions, mais déjà on semble avoir oublié le but en vue duquel le voyage a été entrepris. Enfin un hasard heureux les met dans la bonne voie. Sur une barque rencontrée en cours de route et qu'ils ont pillée, ils font prisonnier un homme qui est originaire de Ternate, l'une des îles des épices. Il doit connaître par conséquent le chemin qui y conduit. Et vraiment il en est ainsi. Il connaît même Francisco Serrao, l'ami de Magellan. À présent ils peuvent aller droit au but, qu'ils ont contourné plusieurs fois au cours de ces semaines insensées sans jamais parvenir à le toucher. En quelques jours ils s'en approchent plus, et sans peine, qu'en six mois de recherches folles. Le 6 novembre ils voient se dresser au loin des montagnes, les sommets de Ternate et de Tidore. Enfin ils ont atteint les îles bienheureuses !

« Le pilote qui nous accompagnait, raconte Pigafetta, nous déclara que c'étaient les Moluques. Nous remerciâmes tous Dieu, et pour manifester notre joie nous tirâmes plusieurs salves. Qu'on ne s'étonne pas de notre joie, car nous avions passé vingt-sept mois moins deux jours uniquement à la recherche de ces îles. »

Enfin, le 8 novembre 1521, ils arrivent à Tidore, l'une des cinq îles dont Magellan a rêvé toute sa vie. De même que le Cid mort maintenu par ses hommes sur son fidèle cheval de bataille remporte encore une victoire, de même l'énergie de Magellan impose, par delà le trépas, sa volonté. Ses hommes contemplent enfin la terre promise qu'il ne lui a pas été donné de voir. D'ailleurs celui qui l'a appelé à lui par delà les océans, l'homme qui lui a inspiré l'idée de son entreprise et l'a

encouragé à la réaliser, Francisco Serrao, est également disparu. Il est mort quelques semaines auparavant, empoisonné, dit-on. Les deux créateurs ont payé de leur vie la rançon de cet exploit admirable. Les descriptions enthousiastes que Serrao avait faites de ces îles s'avèrent pleinement justifiées. Le paysage est magnifique, le sol d'une fertilité extraordinaire, les habitants sont d'une douceur et d'une cordialité sans pareilles. « Que dire de ces îles ? écrit Maximilien Transilvanus dans sa célèbre *Lettre*. Ici tout est simple et sans grande valeur, en dehors de la paix, de la tranquillité et des épices. Car la meilleure de ces choses, et peut-être le plus grand bien sur terre, la paix, semble s'être réfugiée dans ce pays après avoir été chassée de notre monde par la méchanceté des hommes ». Le roi Almansor, dont Serrao a été l'ami, arrive rapidement sous un palanquin de soie et fait à ses hôtes un accueil fraternel. « Venez, et réjouissez-vous, leur dit-il. Après avoir erré si longtemps sur la mer et connu tant de dangers, reposez-vous, ne pensez à rien, sinon que vous êtes dans l'empire de votre propre maître ». Volontiers, il reconnaît la souveraineté du roi d'Espagne, et au lieu, comme les autres chefs indigènes, de tirer d'eux le plus possible, il les prie de ne pas lui faire trop de cadeaux, car « il ne possède rien qui soit digne de leur être donné en échange. » Îles bienheureuses ! Tout ce que les Espagnols désirent ils l'obtiennent en abondance : épices précieuses, vivres et poussière d'or, et ce que le roi ne peut leur fournir lui-même il le fait venir des îles voisines. Après les multiples privations et souffrances endurées les matelots sont enchantés de tant de bonheur. Fous d'enthousiasme ils achètent tout ce qu'ils peuvent comme épices et oiseaux rares, ils donnent en échange leurs fusils, leurs arquebuses, leurs manteaux, leurs ceinturons. À quoi bon garder tout cela ? Ne va-t-on pas bientôt prendre le chemin du retour ? Un certain nombre à vrai dire préféreraient ne pas quitter ce paradis. Aussi plusieurs, juste avant le départ, accueillent-ils avec joie la nouvelle subite qu'un seul des navires est capable de reprendre la mer et qu'en attendant que l'autre soit remis en état cinquante d'entre eux devront rester à terre.

Le bâtiment condamné à l'attente est le vaisseau-amiral de Magellan, le *Trinidad*. Le premier il a quitté San Lucar, le premier il s'est engagé dans le détroit, le premier il s'est lancé dans l'océan inconnu, toujours en avant, incarnation vivante de la volonté de son chef. Maintenant que ce dernier n'est plus là, le navire est à bout, il ne peut aller plus loin. Tel un chien fidèle qui ne veut pas abandonner la tombe de son maître il s'arrête au but fixé par Magellan. Déjà on a transporté à bord les vivres et la cargaison d'épices, déjà on a hissé la bannière de saint Jacques portant l'inscription : « Voici le signe de notre heureux retour », déjà les voiles sont tendues, lorsque le vieux bateau à la coque vermoulue gémit tout à coup et craque dans toutes

ses jointures. L'eau afflue dans la cale sans qu'on puisse trouver d'où elle vient et il faut procéder en toute hâte au déchargement de la cargaison sinon elle serait perdue. De longues semaines seront nécessaires pour réparer le bâtiment.

Cependant le dernier navire ne peut pas attendre. Il est temps d'aller faire savoir à l'empereur que Magellan a tenu sa promesse et, au prix de sa vie, a réalisé sous le pavillon espagnol l'exploit le plus magnifique de l'histoire de la navigation. À l'unanimité, on décide qu'une fois réparé le *Trinidad* essayera de retraverser l'océan Pacifique pour atteindre à Panama l'Espagne d'outre-mer, tandis que le *Victoria,* utilisant les vents favorables, retournera au pays par l'Ouest, par l'océan Indien.

Les commandants des deux navires qui sont maintenant l'un en face de l'autre pour se dire adieu après deux années et demie de travail en commun, Gomez de Espinosa et Sebastian del Cano, se sont déjà trouvés face à face en une heure décisive. En cette nuit fatidique de la grande mutinerie de San Julian le maître d'armes Gomez de Espinosa avait été le compagnon le plus fidèle de Magellan. C'est son coup de poignard audacieux qui avait permis à l'amiral de reprendre le *Victoria* et par là sauvé toute l'entreprise. Par contre Sebastian del Cano qui n'était alors que « sobresaliente » se trouvait du côté des mutins. C'est avec sa collaboration active que les autres rebelles s'étaient emparés du *San Antonio.* Magellan avait récompensé le fidèle Gomez de Espinosa et gracié le traître del Cano. Si le sort était juste, c'est à Espinosa que reviendrait l'honneur d'achever glorieusement l'œuvre de l'amiral. Mais le destin est plus généreux que juste. Et tandis qu'Espinosa, avec ses camarades du *Trinidad,* périra sans gloire, après d'indicibles souffrances, oublié de la postérité ingrate, c'est précisément l'homme qui voulait empêcher l'entreprise de Magellan que le sort couronnera.

*

* *

Adieu émouvant ! Quarante-sept officiers et matelots vont entreprendre le voyage de retour avec le *Victoria,* cinquante et un hommes attendront à Tidore la remise en état du *Trinidad.* Jusqu'au moment du départ ceux-ci restent à bord avec leurs camarades pour les embrasser une dernière fois, leur remettre des lettres et des commissions pour leurs familles. Deux années et demie de travail en commun ont fait de cet équipage formé d'hommes de toutes races et de toutes nationalités un seul bloc. Désormais aucune dissension, aucun conflit ne pourra plus les diviser. Lorsque le *Victoria* lève enfin l'ancre, ceux qui restent ne veulent pas encore se séparer de ceux qui s'en vont. Montés dans des canots et des barques malaises ils rament le long du

navire pour saluer une dernière fois leurs camarades, avant la séparation définitive. Ce n'est qu'au moment où le soir tombe et que les bras commencent à se fatiguer que les canots s'en retournent et qu'en signe d'adieu une salve d'artillerie salue les frères restés sur le rivage. Et le *Victoria* commence son voyage inoubliable.

Ce voyage autour de la moitié de la terre du petit voilier usé et fatigué par trente mois de navigation incessante appartient lui aussi aux grands faits de l'histoire maritime. En terminant l'entreprise de son chef disparu Sebastian del Cano a réparé avec gloire la faute commise à son égard. Au premier abord il semble que la tâche qui lui a été confiée n'est pas particulièrement difficile. Car depuis le début du siècle des navires portugais quittent régulièrement, avec les moussons, l'archipel malais pour le Portugal, et vice-versa. Un voyage aux Indes, qui, une décade encore auparavant, sous Albuquerque et Almeida, était une expédition dans l'inconnu, n'exige plus alors que la connaissance de cette route, jalonnée par de nombreuses stations. À chaque escale, dans l'Inde et en Afrique, à Malacca, en Mozambique et au cap Vert se trouvent des comptoirs et des fonctionnaires portugais. On peut s'y ravitailler facilement, car on y trouve en abondance des vivres et du matériel de rechange, et même des pilotes, en cas de besoin. Mais l'immense difficulté que doit surmonter del Cano consiste en ceci que non seulement il ne peut pas utiliser ces escales portugaises mais qu'il doit même passer très au large de la route ordinaire. Car à Tidore ils ont appris de la bouche d'un réfugié portugais que le roi Manoel a donné l'ordre de s'emparer des navires de Magellan et de traiter leurs équipages comme pirates. En fait c'est le sort cruel qui devait être réservé à leurs camarades du *Trinidad.* Il faut donc qu'avec son vieux voilier épuisé, vermoulu et chargé jusqu'aux bords, ce bâtiment dont Alvarez déclarait naguère, dans le port de Séville, qu'il n'oserait même pas le prendre pour aller aux Canaries, del Cano traverse tout l'Océan Indien, contourne le cap de Bonne-Espérance et remonte le long des côtes de l'Afrique, sans débarquer une seule fois, – entreprise dont seule l'étude de la carte permet de saisir toute la témérité, et qui, même aujourd'hui, après quatre cents ans, représenterait encore pour un navire moderne une prouesse extraordinaire.

C'est le 13 février 1522 – date mémorable – que commence ce bond sans exemple de l'île Timor à Séville. Une fois de plus del Cano a embarqué des vivres et de l'eau, une fois de plus, fidèle à l'exemple donné par son chef disparu, il a calfaté et restauré de fond en comble le navire avant de le livrer pour des mois au jeu des vents et des flots. Les premiers jours ils longent encore des îles et voient de loin la végétation tropicale et les contours de montagnes dressées au-dessus de l'horizon. Mais la saison est trop avancée pour qu'on puisse faire halte quelque part. Il faut utiliser le vent d'Ouest. C'est pourquoi le

Victoria passe sans s'arrêter devant toutes ces îles attrayantes, au grand regret de l'insatiable Pigafetta, qui n'a pas encore assez vu de « choses étonnantes ». Pour tromper son ennui il passe son temps à se faire raconter par les indigènes de l'équipage (on en a embarqué dix-neuf, en plus des quarante-sept Européens) toutes sortes de fables sur les îles au large desquelles on passe. Sur cette île, là-bas, vivent des hommes dont la taille ne dépasse pas vingt-cinq centimètres, mais dont les oreilles sont si grandes qu'elles pendent jusqu'à terre. La nuit ils se servent de l'une comme matelas et de l'autre comme couverture. Sur cette autre, plus loin, ne vivent que des femmes ; les hommes n'ont pas le droit d'y pénétrer. Néanmoins elles deviennent enceintes par le vent ; tous les garçons qu'elles mettent au monde elles les tuent et ne gardent que les filles. Mais peu à peu les dernières îles disparaissent dans la fumée des contes bleus que les Malais font au bon Pigafetta, et bientôt ils n'ont plus autour d'eux que l'océan sans bornes. Pendant des semaines et des semaines, tandis qu'ils traversent en une course aveugle tout l'océan Indien, ils ne voient que le ciel et la mer, d'une monotonie cruelle. Aucun homme, aucun oiseau, aucun son, rien que du bleu, encore du bleu, et l'immense surface vide et sans fin.

Mais soudain des profondeurs du navire surgit le vieux spectre bien connu, le spectre blême, aux yeux caves, de la faim. La faim, leur compagnon fidèle de l'océan Pacifique, le bourreau impitoyable, qui a déjà tué tant de leurs camarades. Il faut qu'il se soit glissé en cachette à bord, car le voici tout à coup au milieu d'eux, qui les regarde ironiquement. Que s'est-il passé ? Une catastrophe imprévue, qui détruit tous les calculs de Sebastian del Cano. Ils ont bien embarqué des vivres pour cinq mois, avant tout une grande quantité de viande. Mais à Timor ils n'ont pu trouver de sel, et sous le soleil torride de l'océan Indien la viande insuffisamment saumurée commence à se putréfier. Pour échapper à l'odeur pestilentielle qui monte de la cale il faut jeter par-dessus bord toute la provision. Et ils n'ont plus maintenant que du riz pour toute nourriture, du riz et de l'eau, de l'eau et du riz, et toujours moins de riz et toujours moins d'eau, celle-ci d'ailleurs de plus en plus saumâtre. De nouveau le scorbut fait son apparition, de nouveau la mort frappe parmi eux. Au début de mai la situation devient telle qu'une partie de l'équipage déclare que plutôt que de mourir de faim il est préférable de se diriger sur la Mozambique et de livrer le navire aux Portugais.

Mais avec le commandement c'est aussi la volonté de fer de Magellan qui est passée dans l'âme de l'ancien mutin. Le même del Cano qui voulait autrefois contraindre l'amiral à prendre le chemin du retour exige à présent de ses gens qu'ils fassent appel à tout leur courage et il réussit à leur imposer sa façon de voir. « Nous décidâmes qu'il valait mieux mourir que tomber aux mains des Portugais »,

pourra-t-il raconter plus tard fièrement à l'empereur. Un débarquement audacieux sur la côte de l'Afrique orientale ne donne aucun résultat ; ils ne découvrent ni eau ni fruits dans ce pays complètement nu, et il leur faut reprendre le terrible voyage sans avoir trouvé aucun adoucissement à leur misère. Au cap de Bonne-Espérance – (involontairement ils l'appellent de son ancien nom « Cabo tormentoso », cap des Tempêtes) – une tempête effroyable leur enlève le mât de misaine et fend le grand mât. Surmenés, chancelants de fatigue, les matelots réparent tant bien que mal les dégâts. Lourdement, lentement, gémissant, le navire se traîne comme un blessé le long de la côte africaine. Mais ni pendant la tempête, ni par temps calme, ni le jour, ni la nuit, le terrible persécuteur ne les lâche un seul instant ; le spectre gris de la faim ricane, car cette fois il a inventé une torture nouvelle, plus diabolique que toutes les autres. En effet les cales du navire ne sont pas vides comme lors de la traversée de l'océan Pacifique, au contraire, elles sont pleines jusqu'au bord. Le *Victoria* emporte avec lui sept cents quintaux d'épices, c'est-à-dire assez pour assaisonner le repas le plus abondant de plusieurs centaines de milliers, de plusieurs millions d'hommes. Mais à quoi servent les épices à un équipage affamé ? Peut-on mordre dans des grains de poivre, remplacer le pain par de la cannelle ou des noix muscade ? De même que c'est une ironie cruelle de mourir de soif sur la mer, de même, à bord du *Victoria,* la souffrance la plus diabolique est de mourir de faim au milieu d'une montagne d'épices. Chaque jour on jette par-dessus bord de nouveaux cadavres. Sur les quarante-sept Espagnols partis de l'île Timor il n'en reste plus que trente et un, et sur les dix-neuf indigènes trois seulement, lorsque le navire, épuisé après cinq mois de navigation incessante, arrive enfin, le 9 juillet, en vue des îles du cap Vert.

Les îles du cap Vert sont une colonie portugaise, et Santiago un port portugais. Y faire escale, c'est se livrer à l'ennemi, capituler au seuil même de la victoire. Mais il n'y a plus de provisions que pour deux ou trois jours à peine. La famine ne leur laisse pas le choix : il faut débarquer et ils useront d'un stratagème audacieux. Avant d'envoyer ses gens à terre, del Cano leur fait jurer de ne pas révéler aux Portugais qu'ils sont les derniers survivants de la flotte de Magellan. Ils raconteront qu'une tempête les a poussés d'Amérique, par conséquent du territoire espagnol, et en fait le mât fendu, l'état effroyable de la coque donnent à ce récit un air de vraisemblance. Sans poser beaucoup de questions, sans envoyer des fonctionnaires examiner la cargaison, les Portugais, par esprit de camaraderie, font bon accueil au canot. Ils fournissent aux Espagnols de l'eau en quantité et des vivres frais. Une fois, deux fois, trois fois, le canot revient à bord chargé de provisions. Déjà il semble que la ruse a pleinement réussi, déjà les vivres dont ils

disposent à présent leur permettront d'atteindre Séville. Une quatrième fois del Cano envoie la barque chercher du riz et des fruits. Ce sera la dernière. Après on s'en ira. Mais voilà qui est étrange. La barque ne revient pas. Del Cano n'est pas long à comprendre ce qui est arrivé. L'un des matelots a dû prononcer des paroles imprudentes ou essayer de vendre quelques épices contre de l'eau-de-vie. En tout cas il semble que les Portugais ont reconnu le navire de Magellan, car déjà del Cano remarque qu'au rivage on prépare un bâtiment pour retenir le sien. Seule l'audace peut encore le tirer de là. On laissera les autres à terre, tant pis ! Et quoique le *Victoria* n'ait que dix-huit hommes à bord, probablement trop peu pour conduire jusqu'en Espagne le navire qui fait eau, del Cano donne l'ordre de lever l'ancre et de hisser les voiles en toute hâte. C'est une fuite, il est vrai, mais une fuite au seuil de la victoire.

*

* *

Mais si court et si dangereux qu'ait été l'arrêt aux îles du cap Vert, c'est précisément ici que Pigafetta, le brave chroniqueur, a réussi à vivre enfin au dernier moment un des miracles pour lesquels il a entrepris ce voyage. Là il observe le premier un phénomène qui par sa nouveauté et son importance excitera l'intérêt du monde entier. Les hommes qui ont débarqué pour acheter des vivres apportent la nouvelle qu'à terre c'est jeudi, alors que sur le bateau on leur a assuré que c'était mercredi. Pigafetta s'étonne : jour par jour, pendant toute la durée du voyage, il a tenu son journal et inscrit sans cesse : lundi, mardi, mercredi, etc. Aurait-il oublié un jour ? Il interroge Alvo, le pilote, qui a inscrit également chaque jour dans son livre de loch, et chez lui aussi c'est mercredi. Il faut croire qu'en allant toujours vers l'Est les navigateurs ont d'une façon inexplicable gagné un jour. La communication faite par Pigafetta sur cet étrange phénomène étonne tout le monde cultivé. Un secret a été dévoilé, dont ni les sages de la Grèce, ni Ptolémée, ni Aristote n'ont soupçonné l'existence et que seule l'entreprise de Magellan a permis de découvrir. Cette nouvelle connaissance, que quiconque fait le tour de la terre dans le sens de sa rotation peut gagner du temps sur l'infini, excite chez les humanistes du XVIe siècle un intérêt aussi vif que la théorie de la relativité aujourd'hui. Pierre Martyr se fait aussitôt expliquer ce phénomène par un savant, et il l'explique à son tour à l'empereur et au pape. Ainsi, tandis que les autres ont ramené des sacs d'épices, c'est le petit chevalier de Rhodes qui a rapporté de ce voyage le plus précieux de tous les biens : une connaissance nouvelle.

*

* *

Mais le navire n'est pas encore au bout de sa course. Le *Victoria* harassé, les jointures gémissantes, se traîne toujours pesamment à travers les flots. Sur les soixante-six hommes que comptait l'équipage au départ des îles des épices il n'y en a plus que dix-huit. Or c'est précisément à présent qu'il faudrait des bras solides pour la manœuvre. Car, au moment de toucher au but, une catastrophe menace. Les vieilles planches du navire ne joignent plus, l'eau s'infiltre de plus en plus à travers les fentes. Tout d'abord on essaie d'y parer au moyen d'une pompe. Mais cela ne suffit pas. En fait il faudrait jeter par-dessus bord une partie de la cargaison, afin de diminuer le tirant d'eau, mais del Cano ne veut pas toucher au bien de l'empereur. Nuit et jour l'équipage surmené s'épuise à manœuvrer deux pompes, et en même temps il faut continuer à assurer le travail ordinaire du navire : serrer les voiles, tenir la barre, occuper la hune, etc. Besogne écrasante pour cet équipage réduit. Les matelots, qui ne dorment plus depuis plusieurs nuits, n'en peuvent plus. Tels des somnambules ils vont à leur poste en titubant, « fatigués, écrit del Cano à l'empereur, comme jamais hommes ne le furent ». Et cependant chacun doit faire double et même triple travail. Et ils le font, en employant leurs dernières forces, car on est maintenant tout près du but. C'est le 13 juillet qu'ils sont partis des îles du cap Vert et le 4 septembre 1522 un cri de joie retentit : le cap Vincent est en vue ! C'est à cet endroit que se termine pour nous l'Europe, mais pour eux, qui viennent de faire le tour du monde, c'est là qu'elle commence, que commence la patrie. Lentement le rocher abrupt émerge au-dessus des flots, et au fur et à mesure qu'ils s'en rapprochent leur courage se ranime. En avant ! En avant ! Plus que deux jours et deux nuits ! Plus que deux nuits et un jour ! Plus qu'un jour et une nuit ! Plus qu'une nuit, une seule ! Et enfin – tous se précipitent et se rassemblent sur le pont, le visage rayonnant de joie – voici que se dessine un mince ruban d'argent, le Guadalquivir, qui débouche dans la mer à San Lucar de Barrameda. C'est de là que sont partis il y a près de trois ans, sous la direction de Magellan, cinq navires et deux cent soixante-cinq hommes. Aujourd'hui s'avance seul le plus petit des cinq, qui jette l'ancre à la même place, et dix-huit hommes en sortent en titubant, qui tombent à genoux et embrassent la bonne et solide terre maternelle. Le 6 septembre 1522 s'achève ainsi le plus grand voyage sur mer qui ait jamais été accompli.

À peine débarqué, le premier soin de del Cano est d'envoyer un message à l'empereur pour lui annoncer la grande nouvelle. Puis leurs mains avides saisissent le pain chaud et frais qu'on leur tend. Depuis des années ils n'ont pas senti cette bonne mie tendre entre leurs doigts, ils n'ont pas goûté le vin, la viande, les fruits de la terre natale. On les regarde comme s'ils étaient des échappés de l'enfer. Après avoir mangé ils se jettent sur leurs paillasses et dorment, dorment toute la nuit,

tranquillement, pour la première fois depuis des années, le cœur serré contre celui de la patrie.

Le lendemain matin le *Victoria,* qui a si bien fait honneur à son nom, remonte le Guadalquivir dans la direction de Séville. De tous les bateaux qu'ils croisent, on les regarde avec étonnement, on les appelle. Qui sont-ils ? Quel est ce navire ? Personne ne se souvient plus d'eux. Depuis longtemps l'Espagne et le monde entier ont cru perdue et engloutie la flotte de Magellan, et voilà que le petit navire victorieux revient, avançant péniblement, mais fièrement, vers le triomphe qui l'attend ! Enfin brille au loin la Giralda, la tour blanche de Séville. On aperçoit le port de las Muelas d'où sont descendus les cinq bâtiments. « Aux bombardes ! » commande del Cano. C'est le dernier ordre du voyage. Une salve retentit. C'est ainsi qu'il y a trois ans ils ont pris congé de la patrie. C'est ainsi qu'ils ont salué la découverte du fameux détroit, et plus tard l'entrée dans l'océan Pacifique. C'est par une salve semblable qu'ils ont salué la découverte des îles Philippines et annoncé l'accomplissement de la tâche que s'était fixée Magellan : l'arrivée aux îles des épices par la route de l'Ouest. C'est ainsi qu'ils ont pris congé de leurs camarades restés à Tidore. Mais jamais la voix d'airain n'a résonné si claire et si joyeuse qu'aujourd'hui, car elle annonce : « Nous sommes de retour ! Nous avons fait ce que personne n'a fait avant nous : le tour du monde ! »

CHAPITRE XIII

LES MORTS ONT TOUJOURS TORT

La foule, étonnée, se rassemble sur la plage de Séville pour (écrit Oviédo) « admirer ce navire glorieux, dont le voyage représente le plus grand exploit qui ait jamais été réalisé depuis la création du monde ». Elle regarde les dix-huit hommes descendre un à un du navire, fouler le sol d'un pas chancelant. Comme ils sont fatigués, faibles, malades, ces héros anonymes que trois années terribles ont vieillis d'au moins dix ans ! On les acclame et on les plaint. On leur offre des aliments, on les invite à entrer dans les maisons, on les prie de raconter leurs aventures et leurs souffrances. Mais ils s'y refusent. Plus tard, plus tard ! Qu'on leur permette tout d'abord de tenir la promesse qu'ils ont faite au moment du pire danger : l'acte de pénitence qu'ils se sont imposé. Dans un silence respectueux, on fait la haie pour les voir se rendre, pieds nus et couverts d'un suaire, un cierge allumé à la main, à l'église Santa Maria de la Victoria. Là où ils ont communié et reçu la bénédiction avant leur départ, ils vont remercier Dieu de la grâce inespérée qu'il leur a faite de les avoir tirés d'une telle détresse et ramenés au pays. De nouveau l'orgue retentit, de nouveau le prêtre élève dans l'ombre de la cathédrale, au-dessus des hommes agenouillés, l'ostensoir, tel un petit soleil rayonnant. Ayant adressé leurs remerciements au Tout-Puissant et à ses saints les dix-huit matelots récitent la prière des morts pour leur chef et leurs frères disparus. Où sont-ils, ceux qui, à cette même place, regardaient leur amiral déployer l'étendard de soie que le roi lui avait offert et que le prêtre allait bénir ? Perdus en mer, massacrés par les Indiens, morts de faim et de froid, disparus ou faits prisonniers. C'est eux seuls, on ne sait pourquoi, que le destin a choisis pour le triomphe.

Cependant la nouvelle a fait le tour de l'Europe, provoquant tout d'abord la surprise, puis l'admiration. Depuis le voyage de Christophe Colomb aucun événement n'a suscité chez les contemporains un tel enthousiasme. Maintenant l'incertitude a pris fin. Le doute, cet ennemi cruel de toute connaissance humaine, a été vaincu dans le domaine géographique. Depuis qu'un navire a quitté le port de Séville et, allant tout droit devant lui, est revenu à son point de départ, la preuve est faite que la terre est une boule et toutes les mers une seule mer. Dépassée la cosmographie des Grecs et des Romains ; finies une fois pour toutes l'opposition de l'Église et les fables stupides sur les

antipodes, où les hommes vont la tête en bas. On a établi définitivement la forme et l'étendue véritables de la terre. D'autres explorateurs pourront faire encore des découvertes de détail, qui compléteront l'image qu'on a du monde, mais sa forme fondamentale a été donnée par Magellan. Désormais la terre est un domaine nettement délimité et l'humanité a conquis ce domaine. À dater de ce jour historique la nation espagnole sent croître sa fierté. C'est sous sa bannière que Christophe Colomb a commencé l'œuvre de la découverte du monde, c'est sous sa bannière que Magellan l'a achevée. En un quart de siècle l'humanité en a appris plus sur elle-même qu'au cours des milliers d'années qui ont précédé. Et inconsciemment les hommes qui en l'espace d'une seule génération ont vécu ces choses inouïes sentent qu'on entre dans une ère nouvelle : celle des temps modernes.

*

* *

L'enthousiasme provoqué par la grande conquête intellectuelle de ce voyage est général. Même ceux qui ont financé l'entreprise, la Casa de Contratacion et Christopher de Haro ont tout lieu d'être satisfaits. Ils avaient déjà inscrit au compte des profits et pertes les huit millions de maravédis investis dans l'équipement de la flotte, et voilà que le chargement de ce petit navire qui revient d'une façon inattendue couvre non seulement tous leurs frais mais il y a même un excédent. Les cinq cent vingt quintaux d'épices (vingt-six tonnes) que le *Victoria* rapporte des Moluques donnent un bénéfice net d'environ 500 ducats. La cargaison de ce seul navire dédommage amplement de la perte des quatre autres, à condition bien entendu de ne compter pour rien les deux cents marins disparus.

Seuls une dizaine d'hommes dans le monde entier apprennent avec épouvante le retour dans le port de Séville d'un navire de la flotte de Magellan. Ce sont les capitaines rebelles et leur pilote, qui ont déserté avec le *San Antonio* et sont revenus au pays un an auparavant. La nouvelle retentit à leurs oreilles d'une façon lugubre. Ils espéraient bien qu'on ne reverrait jamais ce témoin dangereux ! Cet espoir ils l'avaient d'ailleurs exprimé ouvertement devant la justice. Si grande était leur conviction que les navires et leurs équipages reposaient depuis longtemps au fond de l'océan que devant la commission d'enquête ils s'étaient vantés de leur rébellion comme d'un acte hautement patriotique. Le fait que Magellan, au moment où ils le quittèrent, avait déjà trouvé le passage, bien entendu ils n'en avaient soufflé mot. Ils avaient seulement parlé d'une « baie » dans laquelle ils étaient entrés et affirmé que la voie cherchée par l'amiral était inutile et sans aucun intérêt. Par contre, ils l'avaient accusé d'avoir assassiné les hommes de confiance du roi pour pouvoir livrer la flotte aux

Portugais. Ils n'avaient pu sauver que ce seul navire en faisant prisonnier Mesquita qui, contre tout droit, en avait reçu le commandement de son cousin Magellan.

À la vérité le tribunal royal n'avait pas ajouté entièrement foi aux déclarations des déserteurs et avec une évidente impartialité il avait jugé que les deux parties étaient suspectes. Le fidèle Mesquita, les capitaines et le pilote rebelles, tout le monde avait été jeté en prison ; on avait également donné l'ordre à la femme de Magellan – personne ne savait encore qu'elle était veuve – de ne pas quitter la ville. Il fallait attendre – telle était la décision tribunal – que revinssent les autres navires pour savoir réellement à quoi s'en tenir. On comprend que les salves annonçant le retour du *Victoria* déchirent les oreilles des mutins. Maintenant ils sont perdus. Magellan a réussi et il se vengera cruellement de ceux qui, violant leur serment, l'ont lâchement abandonné et ont mis aux fers le capitaine choisi par lui.

Quel soulagement lorsqu'ils apprennent que l'amiral est mort ! Le principal accusateur ne parlera pas. Et leur assurance ne fait que croître à la nouvelle que c'est del Cano qui a ramené le *Victoria,* del Cano qui a été leur complice lors de la mutinerie de San Julian. Il ne pourra pas les accuser d'un crime qu'il a commis lui-même. Il ne témoignera pas contre eux, mais pour eux ! Et les événements leur donnent raison. Certes on met Mesquita en liberté, en lui accordant même une indemnité. Mais, grâce à l'aide de del Cano, on libère aussi les autres : leur révolte est oubliée dans la joie générale. Toujours les vivants ont raison contre les morts.

*

* *

Le messager de del Cano a apporté à Valladolid la nouvelle de l'heureux retour. Charles-Quint vient justement de rentrer d'Allemagne ; il passe d'un moment historique à un autre. Au Reichstag de Worms il a assisté à la destruction de l'unité de l'Église par la main vigoureuse de Luther. Ici il apprend qu'un autre homme vient de transformer complètement l'image du monde et prouver, au prix de sa vie, l'unité géographique de la terre. Impatient d'en savoir plus long sur cette prouesse extraordinaire – car il y a contribué personnellement, et c'est peut-être là son triomphe le plus complet, le plus durable – il envoie, le même jour, le 13 septembre, à del Cano l'ordre de se rendre sur-le-champ à la cour avec deux de ses hommes, les plus autorisés et les plus intelligents, et de lui apporter tous les documents qui ont été rédigés au cours du voyage.

Il semble que c'est Pigafetta et le pilote Alvaro, qui, certes, étaient les plus qualifiés, que Sebastian del Cano emmena avec lui à

Valladolid. Plus obscure par contre apparaît sa conduite en ce qui concerne la remise à Charles-Quint des papiers de la flotte. Conduite plutôt suspecte, car il n'a pas transmis une seule ligne de la main de Magellan (le seul document écrit par Magellan durant ce voyage qui nous ait été conservé nous le devons au fait qu'il est tombé avec le *Trinidad* entre les mains des Portugais) ! Il serait étonnant que l'amiral de la flotte n'eût pas tenu un journal régulier, lui si ordonné et si méthodique : selon toute vraisemblance une main malhonnête a dû le détruire. Ceux qui se sont dressés pendant le voyage contre leur chef ne crurent pas opportun que Charles-Quint sût trop de choses sur ces événements. Non moins mystérieuse est la disparition par la suite du *Journal* de Pigafetta, dont il remit lui-même le manuscrit à l'empereur. *(Fra le altre cose li detti uno libro, scritto de mia mano, de tutte le cose passate de giorno in giorno el viaggio nostro,* écrit plus tard Pigafetta). Le récit de voyage que nous connaissons, et qui n'en est visiblement qu'un résumé, ne peut être confondu avec le *Journal* disparu. Le fait qu'il s'agit bien de deux choses différentes, c'est le rapport de l'ambassadeur mantouan, qui, le 21 octobre, parle d'un *Journal* tenu régulièrement par Pigafetta *(libro molto bello che de zorno in zorno li e scritto el viagio e faese che anno ricercato)* pour n'en promettre trois semaines plus tard qu'un court extrait, c'est-à-dire exactement ce que nous connaissons aujourd'hui, complété, d'une façon d'ailleurs insuffisante, par les indications de différents pilotes, les lettres de Pierre Martyr et de Maximilian Transilvanus. Pour quelles raisons ce *Journal* a-t-il été détruit ? Nous ne pouvons faire là-dessus que des conjectures. Manifestement on voulait laisser dans l'ombre tout ce qui avait trait à la résistance opposée par les officiers espagnols au Portugais Magellan, afin de pouvoir mieux mettre en lumière le triomphe de del Cano, le gentilhomme basque.

Ces procédés tendant à réduire le rôle de Magellan semblent avoir fortement indisposé le fidèle Pigafetta. Il se rend compte qu'ici on pèse avec de faux poids. Le monde ne récompense que ceux qui ont la chance d'achever une œuvre, il oublie ceux qui l'ont commencée et lui ont fait le sacrifice de leur vie. Mais cette fois le sort est par trop injuste. L'homme qui récolte toute la gloire et le profit de l'entreprise c'est précisément celui qui, au moment décisif, voulait l'empêcher. C'est ainsi que le délit commis autrefois par del Cano et à cause duquel il s'est engagé dans la flotte de Magellan (il avait vendu un navire espagnol à un étranger) est annulé et qu'on accorde à l'ex-mutin une pension viagère de cinq cents florins. Charles-Quint l'élève en outre au rang de chevalier et lui confère des armes qui le désignent nettement comme l'auteur de l'exploit immortel : deux tiges de cannelle entrecroisées, avec des noix muscades et des clous de girofle, et au-dessus un casque, portant le globe terrestre, avec cette fière devise :

Primus circumdedisti me. Plus comique encore est la récompense accordée à Estevao Gomez. Ce déserteur, qui a abandonné Magellan dans le détroit même et qui est venu déclarer, devant le tribunal de Séville, qu'on n'avait trouvé qu'une baie, est anobli lui aussi « pour avoir, en qualité de guide et de premier pilote, découvert le passage ».

Pigafetta se tait, mais n'en pense pas moins. Ce jeune homme à la foi si touchante et au cœur fidèle se rend compte de l'injustice éternelle, qui est la loi de ce monde. Il se retire sans bruit. *Me ne partii de li al meglio potei,* écrit-il. Que les flagorneurs de la cour fassent le silence sur Magellan, que ceux qui sont avides d'honneurs se mettent en avant ! Il sait bien, quant à lui, à qui revient tout le mérite de l'exploit. S'il ne peut rien dire pour le moment il se réserve, pour l'amour de la justice, de rendre hommage devant la postérité à l'homme qui l'a accompli. Pas une fois dans son récit du voyage de retour il ne mentionne le nom de del Cano. Il n'emploie que les formules : « nous allâmes », « nous décidâmes », etc. Que ce favorisé du hasard soit récompensé par la cour, la gloire inoubliable de l'entreprise et de sa réussite n'en appartient pas moins uniquement à celui qu'aucun honneur ne peut plus récompenser ! Avec une fidélité émouvante Pigafetta se range du côté du vaincu et apporte un témoignage éloquent en faveur de celui qui n'est plus. « J'espère, écrit-il dans la dédicace de son livre adressée au grand-maître de l'ordre des chevaliers de Rhodes, que la gloire d'un si grand capitaine ne s'éteindra pas. Parmi tant de vertus qui l'ornaient, il y en avait une particulièrement remarquable : c'est que même dans les pires moments de détresse il a toujours été le plus ferme. Il supporta la faim avec plus de patience que les autres. Il n'y avait personne sur terre qui connût mieux que lui la science des cartes et de la navigation. Et ce qui le prouve, c'est qu'il a fait des choses que personne n'a faites avant lui. »

*

* *

C'est souvent la mort qui nous dévoile le secret le plus profond d'une personnalité ; c'est au moment où son idée a triomphé que se manifeste le tragique de la destinée de Magellan, à qui il était permis de porter le poids d'une tâche mais non de se réjouir de sa réussite. C'est seulement pour l'action que le sort a désigné cet homme sombre, renfermé, taciturne, sans cesse prêt à mettre tout en jeu, y compris sa vie, pour le triomphe de son idée. Ce n'est que pour l'effort et non pour la joie qu'il l'a choisi. L'œuvre qu'il a entreprise, d'autres en ont tiré la gloire et le profit. Le sort fut aussi dur pour lui que Magellan le fut avec tous et en tout, il ne lui accorde qu'une chose, celle à laquelle il a aspiré de toute la force de son âme : la découverte de la route qui permet de faire le tour du monde. Mais le bonheur de la parcourir

jusqu'au bout il le lui refuse. Il ne peut que contempler et saisir la couronne de la victoire, dès qu'il veut la poser sur sa tête le destin lui dit : « Assez ! » et fait retomber sa main impatiente. C'est pourquoi il n'est rien de plus émouvant que de relire son testament au moment où ses dernières volontés devraient être exécutées. Tout ce qu'il a demandé à l'heure du départ lui est refusé. Rien de ce qu'il a obtenu dans son contrat pour lui et pour les siens ne lui est accordé. Pas une seule de toutes les dispositions qu'il a inscrites avec tant de soin et de prévoyance dans son testament ne sera appliquée. Aucun des souhaits formulés par lui, même les plus pieux, ne sera réalisé. Il avait demandé d'être enterré dans une église catholique, et son corps pourrit sur une plage étrangère. Trente messes devaient être dites sur son cercueil, mais c'est la horde sauvage de Silapulapu qui hurle sa joie au-dessus de son corps mutilé. Trois pauvres devaient être habillés et nourris le jour de ses obsèques, rien n'a été fait. Personne n'est appelé à prier pour « le repos de son âme ». Les réaux d'argent destinés à la sainte croisade, les aumônes pour les prisonniers, les sommes qui devaient revenir aux cloîtres et aux hôpitaux, rien de tout cela n'est versé. Car personne n'est là pour exécuter ses dernières volontés ; et même si ses camarades avaient ramené son corps on ne disposerait pas d'un maravédis pour lui acheter un linceul.

Mais comment ? Ses héritiers ne sont-ils pas riches ? Le contrat qu'il a signé ne leur accorde-t-il pas un cinquième de tous les bénéfices que l'on tirera de son voyage ? Sa veuve n'est-elle pas une des femmes les plus aisées de Séville ? Ses fils et ses petits-fils ne seront-ils pas gouverneurs des îles découvertes par lui ? Non. Personne n'hérite de lui, car il n'y a personne pour réclamer son héritage. Au cours de ces trois années, Béatrice, sa femme, son fils aîné, et celui qu'elle a mis au monde après son départ sont morts. Sa race s'est éteinte d'un seul coup. Il n'y a plus personne pour porter ses armes. Vains étaient les soucis du gentilhomme, vains ceux de l'époux, vains ceux du père, vains les souhaits pieux du chrétien. Seul lui survit Barbosa, son beau-père. Mais comme il doit maudire le jour où cet hôte sombre a franchi le seuil de sa maison ! Il a pris sa fille, et elle est morte, emmené avec lui son fils unique, et il n'est pas revenu. Quelle effroyable atmosphère de malheur autour de cet homme ! Tous ses amis Magellan les a entraînés avec lui dans son sombre destin, tous ceux qui se sont fiés à lui l'ont durement expié. Tous ceux qui l'ont aidé, le malheur les frappe. Faleiro est arrêté et mis en prison alors qu'il vient de franchir la frontière du Portugal. Aranda est soumis à une enquête honteuse et perd tout l'argent placé dans l'entreprise. Henrique, à qui il a promis la liberté après sa mort, est redevenu esclave. Mesquita, son cousin, est mis aux fers à trois reprises parce qu'il ne l'a pas trahi. Barbosa fils et Serrao meurent trois jours après lui. Seul Sebastian del Cano, qui a été

contre lui, tire la gloire et les avantages qui devaient revenir à ceux qui ont été fidèles et à ceux qui sont morts.

Et ce qui est encore plus tragique, l'entreprise à laquelle il a tout sacrifié, jusqu'à sa propre vie, il semble que ce fut là une chose vaine également. Magellan voulait conquérir les îles des épices pour l'Espagne, et il le fait. Mais sa mission héroïque s'achève lamentablement : Charles-Quint revend les îles au Portugal pour la somme de trois cent cinquante mille ducats. La route qu'il a trouvée c'est à peine si l'on s'en sert, elle ne rapporte ni argent ni profit. Après sa mort tous ceux qui veulent s'y engager échouent : leurs navires se perdent dans le détroit. Aussi pendant plusieurs décades les navigateurs l'évitent-ils soigneusement. Les Espagnols préfèrent passer par l'isthme de Panama et y transborder leurs marchandises au prix de mille difficultés que de s'aventurer dans les fjords sinistres de Patagonie. Si grands sont les dangers que présente pour la navigation le détroit de Magellan que cette route dont le monde entier avait salué avec joie la découverte tombe rapidement dans l'oubli. Trente-huit ans plus tard on trouve dans le fameux poème de *l'Araucana* l'opinion ouvertement exprimée que le détroit n'existe plus ; il est devenu introuvable et infranchissable soit parce qu'une montagne l'a fermé, soit parce qu'une île a surgi, qui l'obstrue entièrement :

Esta secreta senda descubierta
Quedo para nosotros escondida
Ora sea yerro de la altura cierta,
Ora que alguna isleta removida
Del tempestuoso mar y viento airado
Encallando en la boca la ha cerrado.

Ce passage sera si dédaigné, tombera tellement dans la légende, que cinquante ans plus tard le hardi pirate Francis Drake pourra l'utiliser comme la plus sûre des cachettes, d'où il s'élancera à l'improviste, tel un oiseau de proie, sur les colonies espagnoles de la côte ouest ou sur les transports chargés de métal rare. Les Espagnols se souviendront alors de son existence ; mais, après l'échec de la flotte équipée sur l'ordre du roi et commandée par Sarmiento, le détroit sera de nouveau abandonné et seuls quelques baleiniers ou voiliers audacieux s'aventureront encore de temps en temps dans ce « paso » qui devait selon le rêve de Magellan devenir la plus grande route commerciale entre l'Europe et l'Orient. Enfin, lorsqu'en automne 1913 le président Wilson, appuyant sur un bouton électrique, ouvrira les écluses du canal de Panama reliant l'Atlantique au Pacifique, le détroit de Magellan deviendra tout à fait superflu. Aujourd'hui son sort est réglé : il n'est plus qu'une simple notion historique et géographique.

Mais ce n'est jamais l'utilité d'une action qui en fait la valeur

morale. Seul enrichit l'humanité, d'une façon durable, celui qui en accroît les connaissances et en renforce la conscience créatrice. Sous ce rapport l'exploit de Magellan dépasse tous ceux de son époque. C'est pourquoi la magnifique entreprise de ces cinq petits et faibles navires partant pour la guerre sainte de l'humanité contre l'inconnu restera à jamais inoubliable. Inoubliable aussi restera le nom de l'homme qui a conçu et réalisé un projet si grandiose. Car en trouvant la mesure, cherchée en vain depuis des siècles et des siècles, du globe terrestre, l'humanité a découvert sa véritable mesure, et, à la grandeur de l'espace terrestre vaincu, reconnu avec joie et courage sa propre grandeur. L'exploit de Magellan a prouvé, une fois de plus, qu'une idée animée par le génie et portée par la passion est plus forte que tous les éléments réunis et que toujours un homme, avec sa petite vie périssable, peut faire de ce qui a paru un rêve à des centaines de générations une réalité et une vérité impérissables.